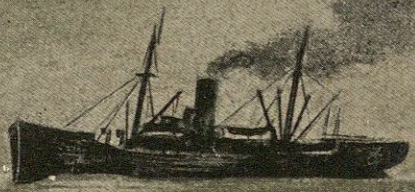
ROY ALEXANDER

451 TAGE

Die Kaperfahrten des Deutschen Hilfskreuzers „Wolf"



Am 30. November 1916 verließ der deutsche Hilfskreuzer „Wolf“ unter Führung von Korvettenkapitän Karl August Nerger den Heimathafen, um ihn erst nach 451 Tagen, in denen er ohne Hilfsquellen und ohne Verbindung mit der Heimat war, wieder zu erreichen. Ihm war das wichtige militärische Ziel gesetzt, Minen vor Colombo und Singapore, vor Kapstadt und an der australischen Küste zu legen. Die so schwierige Aufgabe ist gelöst worden, obwohl das Schiff nur über eine geringe Geschwindigkeit verfügte und zeitweise feindliche Streitkräfte in fünfzigfacher Übermacht nach ihm fahndeten. Die Verluste, die „Wolf“ dem Feinde zufügte, beziffert der Kommandant auf rund 300000 Tonnen. Etwa die Hälfte gab der Feind zu.

Das Einmalige dieses Buches ist, daß ein englischer Funker es schrieb, der auf einem gekaperten australischen Schiff gefangengenommen wurde und

Gustav Weise Verlag · Berlin

Karl August Nerger

Otto Haase 2.1.1942

ROY ALEXANDER

451 Tage...

Die Kaperfahrten des deutschen Hilfskreuzers „Wolf"

Mit einem Geleitwort von
Admiral z. V. von Lans
und einem Vorwort und Anmerkungen von
Konteradmiral a. D. Nerger,
dem Kommandanten des „Wolf"

Gustav Weise Verlag / Berlin

Übersetzt von Dr. Arno Dohm

Titel der Originalausgabe: The Cruise of the Raider „Wolf“
1.–10. Tausend · Verlags-Nr.: 3027
Deutsche Rechte: Gustav Weise Verlag, Berlin
Einband und Schutzumschlag von Werner Bürger
Satz und Druck der Offizin Haag-Drugulin in Leipzig

Geleitwort

Aus den Geschehnissen des Seekrieges im Weltkriege hebt sich als ganz besonderes Ereignis die Fahrt des Hilfskreuzers „Wolf“ heraus. Nerger, der Kommandant dieses Schiffes, der sich schon 1900 als junger Offizier bei der Beschießung und Niederkämpfung der Takuforts an Bord des Kanonenbootes „Iltis“ auszeichnete, hat bald nach seiner Rückkehr mit „Wolf“ ein kleines Buch über diese Kreuzerfahrt herausgegeben, das jedoch, da es noch während des Weltkrieges erschien, viele Ereignisse aus Gründen der Geheimhaltung nicht berühren durfte. Diese Lücke wird jetzt in hervorragender Weise ausgefüllt durch die vorliegende Übersetzung eines in englischer Sprache erschienenen Buches aus der Feder eines britischen Funkers, der neun Monate dieser Kriegsfahrt als Gefangener miterlebt hat und sie in wahrhaft dramatischer Steigerung schildert.

Das Buch wird jeder mit Spannung und großem Interesse lesen. Niemals, seit Menschen die Meere befahren, ist ein Mann so lange wie Kapitän Nerger ununterbrochen an Bord eines Schiffes gewesen. Vierhunderteinundfünfzig

Tage hat er das Deck seines Schiffes nicht verlassen und kein Land betreten und in dieser Zeit, jede Minute gewärtig, mit dem Feinde zusammenzustoßen, ein ungeheures Maß an Verantwortungsfreudigkeit, Unerschrockenheit und seemännischem Können gezeigt. Es ist das Einmalige dieses Buches, daß hier ein Angehöriger der Flotte der britischen Weltmacht die einzigartige, heldische Leistung von Führung und Besatzung eines deutschen Hilfskreuzers nicht nur zum Mittelpunkt seiner Darstellung macht, sondern daß er die trotz aller auftretenden Schwierigkeiten einwandfreie und gerechte Behandlung der nach Hunderten zählenden Gefangenen aufrichtig feststellt. Der Mann, der hier am eigenen Leibe erfuhr, was es heißt, Kriegsgefangener auf einem Schiff zu sein, das seit vielen Monaten keine Verbindung mit dem Lande hatte, ist wohl der beste Zeuge für das ritterliche Verhalten der deutschen Marine.

Berlin, Frühjahr 1940

v. Lans
Admiral z. V.

Der Kommandant des Hilfskreuzers „Wolf" über dieses Werk:

Das Buch von Roy Alexander hat mein äußerstes Interesse erweckt. Es bildet eine wertvolle Ergänzung des bisherigen Schrifttums über den deutschen Kreuzerkrieg in den ausländischen Gewässern. Für einen Engländer ist der Gerechtigkeitssinn und das Streben nach Sachlichkeit, das überall in diesem Buche zum Ausdruck kommt, erstaunlich. Hier und da hat der Verfasser zwar ein klein wenig dick aufgetragen, seine Übertreibung in der Angst vor den Minen im Raum neben dem Gefangenenlager ist aber wohl ehrlich gemeint. Mir haben die Minen nie Sorge gemacht, es sei denn in Verbindung mit dem Platz, den sie einnahmen und der für Gefangene daher nicht verfügbar war. Von der Unterbringung der Gefangenen hing wieder die Möglichkeit ab, weitere feindliche Schiffe anzuhalten, und dadurch stieg oder fiel die Aussicht, besonders Schiffe mit Kohle zu finden, denn die Ergänzung unseres Kohlenvorrats war eine der wichtigsten Fragen für die Durchführung der Unternehmung. Die Minen waren nicht gefährlicher als die Munition, die jedes Kriegsschiff mit sich führt.

Wundern mußte ich mich, mit welcher Klarheit der Verfasser an vielen Stellen meine Absichten wiedergibt und sie begründet. Seine Beobachtungen sind außerordentlich gut. Ich möchte annehmen, daß er außerdem die gesamte deutsche Literatur über „Wolf" gelesen und mit seinen Erinnerungen in Einklang gebracht hat.

Soweit ich auf Irrtümer stieß, habe ich diese in Anmerkungen am Schluß des Buches richtiggestellt.

Berlin, Frühjahr 1940

Karl August Nerger

Konteradmiral a. D., Dr. med. e. h.

Vorwort
der englischen Original-Ausgabe

Dieses Buch wurde nicht in der Absicht geschrieben, die Reihe der Kriegsbücher zu verlängern. Es will nur die Geschichte eines Schiffes erzählen, das eine der seltsamsten und großartigsten Kriegsfahrten der Neuzeit vollbracht hat.

Das Schiff „Wolf" ist schon sagenhaft geworden. Sein Name ist verknüpft mit merkwürdigen Ereignissen auf fernen Meeren, aber für die meisten Menschen ist er eben nur ein Name. So geheimnisvoll die Kreuzfahrt des Schiffes begann, so dunkel und verhüllt sind, aus mancherlei Gründen, die Einzelheiten ihres Verlaufs geblieben.

Kurz gesagt: dieses Hilfskriegsschiff verließ im Jahre 1916 unauffällig seinen deutschen Hafen und zog fünfzehn Monate um die Welt, in der Beschaffung seines Brennstoffs und der Nahrung für seine Besatzung nur auf Beute angewiesen. Es konnte sich nur durchschlagen, wenn die Aufbringung der feindlichen Schiffe nicht bekannt wurde. Daher verschwanden die feindlichen Schiffe, die dem „Wolf" begegneten, spurlos.

Der Kaper durchstreifte die Ozeane, den Atlantischen,

den Indischen und den Großen. Er berührte die Eismeere im Süden und Norden. Seine beispiellose Fahrt beschloß er mit dem Durchbruch durch die Nordseeblockade und der Rückkehr in den Hafen von Kiel.

„Wolf" war das einzige deutsche Kriegsschiff, das bis nach Australien und Neuseeland vorzudringen wagte. Es legte an den Küsten dieser Länder sogar Minen.

Bei der Heimkehr des Kreuzers nach Deutschland horchte die ganze Welt erstaunt auf. Der Empfang seiner Besatzung in Berlin war für die Hauptstadt des Deutschen Reiches eins der größten Ereignisse während des Weltkriegs. Dann entschwand „Wolf" der allgemeinen Aufmerksamkeit ebenso schnell wie er berühmt geworden war. Vielleicht lag das daran, daß Kapitän Nerger, sein Kommandant, laute Ehrungen nicht liebte.

Der Verfasser dieser Schrift befand sich in den letzten drei Vierteljahren der großen Fahrt als Gefangener auf dem Hilfskreuzer „Wolf".

Im ersten Abschnitt des Buches wird über die Laufbahn des Kaperschiffes kurz berichtet. In den folgenden Abschnitten schildert der Verfasser die Ereignisse von seinem eigenen Gesichtspunkt aus. Er hat weder ein Vorurteil gegen die Deutschen noch tritt er besonders für sie ein, sondern schreibt nur so, wie er das Geschehen sah.

1

Die deutschen Auslandskreuzer und Kaperschiffe

Die Menschen sehnen sich nicht mehr danach, vom Weltkrieg zu hören und zu lesen. Doch viele von den Jüngeren, erst nach dem Kriege Geborenen, haben die ganze Umwälzung, die der Krieg ins Leben derer brachte, die von 1914 bis 1918 die Lasten trugen, noch nicht recht verstanden; eine Umwälzung, die den Teilnehmern von damals noch heute, zwanzig Jahre nach dem Geschehen, immerfort den Weltkrieg, und nochmals den Weltkrieg, in Erinnerung ruft.

An der Kriegführung im allgemeinen finden wir wenig bildhaft Schönes oder gar Romantisches. Aber auf einen Teil des Seekriegs kann man das oft mißbrauchte Wort „Romantik" durchaus anwenden: auf die Leistungen der deutschen Auslandskreuzer.

In ihren Taten lag echte Romantik. Der Geist der alten Freibeuterzeiten, des Abenteuerbuchs unserer Jugend, ward, auf die neue Zeit übertragen, in ihnen plötzlich lebendig und wahr. Selbst wer noch nie auf See gewesen, geriet beim Gedanken an diese Schiffe in lebhafte Begeisterung

und frohlockte vom sicheren Port aus über ihre verwegenen Streiche und ihr oft so knappes Entrinnen aus der Gefahr.

Auf den Auslandskreuzern fuhren Männer, die zu den besten Seeleuten der Welt gezählt werden müssen. Und zu denen gehört der Deutsche. Diese Schiffe wurden ständig gejagt und gehetzt von fast allen Flotten der Erde. Einsam kreuzten sie, tapfer und listig, auf allen Meeren und setzten bei ihren Vorstößen auf die Handelsschiffahrt der Feinde Kriegskunst und Kampfglück ihrer Führung gegen erdrückende Übermacht ein.

Was manche dieser Kreuzer vollbrachten, wird in der Geschichte ewig leben. Wenn vom Seemann und Seefahrt gesprochen wird, muß man ihrer gedenken.

Man kann die deutschen Kreuzerkriegs-Schiffe in drei große Gruppen einteilen. Zunächst die regulären Kreuzer, wie die „Emden", „Karlsruhe", „Dresden". Bei Ausbruch des Krieges fern von der Heimat, schlugen sie der Schiffahrt der Feinde möglichst schwere Wunden, bis sie selbst schließlich, in die Enge getrieben, vernichtet wurden.

Zur zweiten Gruppe sind zu rechnen: eine Anzahl Handelsdampfer, die sich an dem verhängnisvollen 4. August des Jahres 1914 auf See oder in fremden Häfen befanden, oder, wie „Kaiser Wilhelm der Große", noch vor voller Wirksamkeit der Blockade nach Übersee ausbrachen. Diese Schiffe wurden in Eile als Hilfskreuzer ausgerüstet, doch gab man sich keine besondere Mühe, ihre Bewaffnung zu verschleiern. Sie wurden ohne Ausnahme noch im ersten Kriegsjahr versenkt oder interniert.

Zur dritten Gruppe gehörten die Schiffe, die, als der Krieg schon im Gange war, aus den deutschen Gewässern ausbrachen oder auszubrechen versuchten. Diese bewaffneten Hilfskreuzer, als einfache Frachtfahrer getarnt, stützten sich bei der Durchführung ihrer Aufgaben – Blockadebruch und Drosselung des feindlichen Handels – nur auf ihre Tarnung.

Von allen hier genannten Schiffen waren nur etwa zehn wirklich erfolgreich. Mit Ausnahme von „Dresden", die sich sieben Monate hielt, wurden die Auslandsschiffe der Kreuzerklasse schon in den ersten Kriegsmonaten zerstört und sämtliche Hilfskreuzer im selben Zeitraum entweder versenkt oder interniert. Die einzigen Schiffe aus der dritten Gruppe, die sich der Vernichtung entzogen, waren die Kaper „Möwe" und „Wolf". Der „Wolf" hat alle anderen in der Dauer seiner Kriegsfahrt und an zurückgelegter Entfernung weit übertroffen.

Das Gesagte spricht Bände für die Überlegenheit der britischen Kreuzerpatrouillen im Atlantik[1]. Alle diese Einzelheiten muß der Leser im Auge behalten, um das folgende richtig zu verstehen, da sonst vielleicht des Verfassers Worte an manchen Stellen so klingen könnten, als sei er für Deutschland voreingenommen.

Zuerst sei von der Kreuzergruppe kurz die Rede: von „Karlsruhe", „Emden", „Dresden" und „Königsberg", in dieser Reihenfolge genannt nach der Schwere des Schadens, den sie der feindlichen Schiffahrt zufügten. „Nürnberg" und „Leipzig", die anderen Kreuzer dieser Gattung, schadeten dem Handel wenig, waren aber unter Admiral

v. Spee an den Schlachten vor Coronel und Falkland beteiligt. Es waren Kreuzer mit Geschwindigkeiten von 22 bis 27 Meilen die Stunde und einer Bewaffnung von zehn bis zwölf 10,5-Zentimeter-Geschützen.

„Karlsruhe" befand sich bei Kriegsbeginn in Westindien. Drei Monate führte dieser Kreuzer vor der Ostküste von Südamerika in wilden Jagden einen Kaperkrieg, dem etwa siebzehn feindliche Handelsschiffe mit zusammen rund siebzigtausend Tonnen zum Opfer fielen. Das Ende der „Karlsruhe" war tragisch. Kapitän Köhler hatte beschlossen, seine Kreuzfahrt durch eine Beschießung der wichtigen britischen Insel Barbados in Westindien zu krönen. Neben Angriffen auf den feindlichen Handel trachteten die Kreuzer danach, britische Kriegsschiffe aus den europäischen Seekriegsgebieten abzuziehen, indem sie an weit entfernten Punkten aufsehenerregende Taten vollbrachten. Eine Beschießung von Barbados hätte solche Wirkungen ohne Zweifel erzielt. Am 4. November 1914 dampfte „Karlsruhe" der Insel entgegen. Die Freiwache befand sich gerade auf Deck, wo die Bordkapelle spielte, als plötzlich eine Explosion den Kreuzer in zwei Teile zerriß. Kapitän Köhler und zweihundertsechzig Mann wurden getötet oder ertranken. Man nahm an, daß das Unglück durch Selbstentzündung von Munition entstand.

„Emden" wurde, nur fünf Tage später, auf der anderen Seite des Erdballs vom Schicksal ereilt. Der Kreuzer gehörte zum Ostasiengeschwader des Grafen Spee, war aber von diesem, zur Führung selbständigen Kaperkrieges im Indischen Meer, aus dem Verband entlassen worden, als

das Geschwader seinen Marsch nach Südamerika begann. Kapitän v. Müller versenkte mit „Emden" auf seinen Streifzügen um Indien ungefähr zehn Handelsschiffe und schoß die Öltanks von Madras in Brand.

Am 9. November wurde „Emden" vor der Cocosinsel, als ein Landungstrupp des Schiffes die Funkstation dort zerstören wollte, von dem australischen Kreuzer „Sydney" wrackgeschossen und auf Strand getrieben. Ein großer Truppentransportverband, der, begleitet vom Kreuzer „Sydney" und einem japanischen Kreuzer, die ersten Truppen aus Australien zum europäischen Kriegsschauplatz brachte, fing, etwa fünfzig Meilen von der Insel, die Hilferufe der Funkstation auf. Wäre es dem deutschen Kreuzer gelungen, sich hinter den Truppentransport zu setzen, so hätte er diesem, bevor er selbst gestellt werden konnte, schwere Verluste zufügen können und wäre vielleicht in der Verwirrung sogar noch unbeschädigt entkommen.

Der Kampf zwischen den Kreuzern „Sydney" und „Emden" war das erste Seegefecht, an dem eine Einheit der neuen Marine von Australien teilnehmen konnte. Neun Zehntel der Besatzung der „Sydney" waren unerfahrene junge Australier. Auch von der Tatsache abgesehen, daß die „Sydney" ihrem Gegner an Bewaffnung leicht* überlegen war, schlugen sie sich brav. „Emden" verlor in dem Gefecht 115 Mann, „Sydney" nur vier.

„Dresden", der dritte dieser Kreuzer, war bei Kriegsausbruch, wie „Karlsruhe", in Westindien und blieb dann

* „Leicht" ist zu wenig gesagt, denn „Sydney" verfügte über acht 15-cm-Geschütze, gegen zehn 10,5-cm der „Emden". (Der Übersetzer)

sieben Monate lang eine ewige schwere Sorge für die britische Flottenleitung. Der Kreuzer verbarg sich sehr geschickt an der Ostküste von Südamerika sowie in der Magalhaensstraße und zog dann die Chileküste aufwärts, bis er schließlich, am 15. März 1915, vor Juan Fernandez, auf der Höhe von Valparaiso, entdeckt und von den britischen Kreuzern „Glasgow" und „Kent" und dem Hilfskreuzer „Orama" zusammengeschossen wurde *.

Der vierte einzelne Auslandskreuzer, „Königsberg", ist bekannter durch die Schwierigkeiten, die seine Vernichtung kostete, als durch eigene Erfolge. Er versenkte allerdings „Pegasus", einen britischen Kleinen Kreuzer, als dieser mit Kesselreparaturen vor Sansibar lag, wurde aber (sechs Wochen später) im Rufidjifluß (Deutsch-Ostafrika) blokkiert. Es kostete gewaltige Mühe – unter anderem den Einsatz eigens konstruierter Monitore –, bis man S. M. S. „Königsberg" in Brand schießen konnte und die Besatzung ihr Schiff aufgab.

Der zweiten Gruppe deutscher Auslands-Kriegsschiffe waren besondere Erfolge nicht beschieden, da sie, zu groß und zu unhandlich, mehr Brennstoff verbrauchten, als sie aus gekaperten Schiffen jemals hätten erbeuten können.

Wie schon angedeutet, war die Gesamtzahl der Kaperschiffe niedriger als man allgemein annahm. Zu der eben genannten Gruppe gehörten nur drei: nämlich die Schnelldampfer „Kronprinz Wilhelm", „Kaiser Wilhelm der Große" und „Prinz Eitel Friedrich".

Ein viertes deutsches Passagierschiff, „Cap Trafalgar"

* Vor Anker liegend zusammengeschossen. (Der Übersetzer)

(18 000 Tonnen), wurde von dem Hilfskreuzer „Carmania" (Cunard-Linie) versenkt, bevor es Erfolge erzielen konnte.

„Kaiser Wilhelm der Große" (14 500 Tonnen) war der historische Schnelldampfer, der 1897 als erstes deutsches Schiff das Blaue Band des Atlantik gewann, mit einer durchschnittlichen Leistung von etwa 22 Meilen. Sein Leben als Hilfskreuzer war nur kurz. Er verließ am 4. August 1914, noch eben vor der Kriegserklärung, die deutschen Gewässer, versenkte das neuseeländische Schiff „Kaipara" und den kleinen Frachtdampfer „Nyanga" und wurde am 26. August vor Rio de Oro (Spanisch-Westafrika) von dem britischen Kreuzer „Highflyer" gestellt und versenkt *. Damals wurde der Seekrieg noch nach den Seerechtsregeln geführt: „Kaiser Wilhelm der Große" hatte den Schnelldampfer „Arlanza", den er anhielt, wieder freigegeben, weil sich an Bord dieses feindlichen Schiffes Frauen und Kinder befanden.

„Kronprinz Wilhelm", ein Liniendampfer von ähnlicher Bauart (15 000 Tonnen), entkam aus Neuyork und wurde von dem Kreuzer „Karlsruhe" mit Geschützen ausgestattet. Unter Kapitänleutnant Thierfelder wurde „Kronprinz Wilhelm" das erfolgreichste Kaperschiff seiner Gruppe. Er versenkte fast ebensoviel wie der Kreuzer „Karlsruhe" und hielt sich acht Monate im Südatlantik, bis er schließlich

* Der Kommandant, Fregattenkapitän Reymann, hat sein Schiff, als die Munition verbraucht war, selbst versenkt. H. M. S. „Highflyer" gab in zwei Stunden über fünfhundert Schuß auf den Deutschen ab, und erzielte kaum zehn Treffer! (Der Übersetzer)

gezwungen war, am 11. April 1915, sich in Newport News internieren zu lassen. Nicht weniger als siebzehn Schiffe, darunter der französische Postdampfer „Guadeloupe" und der Dampfer „Highland Brae" von der Nelson-Linie, wurden durch „Kronprinz Wilhelm" versenkt.

„Prinz Eitel Friedrich" (9000 Tonnen), ein Passagierdampfer des Norddeutschen Lloyd, der im August 1914 gerade von China nach Deutschland zurückkehren wollte und von dem deutschen Kanonenboot „Tiger" bewaffnet wurde, vollbrachte unter dem Kommando von Korvettenkapitän Thierichens eine Kreuzfahrt, die nur „Wolf" noch übertraf: durch den Pazifik, um Kap Hoorn, in den Südatlantik, bis Newport News, wo er sich, am 11. März 1915, internieren lassen mußte. Obwohl der Dampfer als Kaperschiff keine sehr großen Erfolge hatte (er versenkte ungefähr elf Schiffe, vorwiegend Segler), erlebte er viele Abenteuer. „Prinz Eitel Friedrich" stand während der Seeschlacht vor Coronel nicht weit vom Kampfplatz und leistete nachher dem deutschen Geschwader wichtige Dienste, indem er im Auftrag des Admirals Spee Valparaiso anlief. Kurz vor seiner Internierung bohrte er noch den französischen Schnelldampfer „Floride" in Grund.

Andere deutsche Handelsdampfer, die sich zu Beginn des Krieges in fremden Meeren aufhielten, dienten den genannten Kreuzern als Zubringer und Vorratsschiffe. Von diesen erlebte wohl das meiste der Lloyddampfer „Seydlitz". In Sydney noch knapp der Beschlagnahme entgangen, schlug er sich nach Südamerika durch und versorgte dort das Geschwader Spee. Während der Schlacht

vor den Falklandinseln gelang es ihm, zu entkommen. Er wurde später in Bahia Blanca interniert.

Außer den drei genannten Schnelldampfern hatten die Deutschen keins dieser Schiffe bewaffnet oder zur Kaperei ausgesandt. Schon nicht, weil es sich als unmöglich erwies, sie mit Geschützen zu versehen. Es gibt, entgegen allen Gerüchten, keinerlei Beweis dafür, daß überhaupt deutsche Handelsschiffe schon vor dem Kriege, als Vorbereitung für den Ernstfall, Geschütze an Bord mitgeführt hätten.

Zur dritten Gruppe von Kaperschiffen, den berühmtesten von allen, sind jene getarnten Hilfskreuzer zu zählen, die im Verlauf des Krieges, als die Blockadelinien der Alliierten schon aufs engste geschlossen waren, aus deutschen Häfen ausbrachen oder einen Ausbruch versuchten.

Für den Angriff auf den britischen Handel wurden natürlich in erster Linie die Unterseeboote eingesetzt, die zu einer gewissen Zeit Englands Existenz ernstlich bedrohten. Doch ihr Aktionsradius war so begrenzt, daß sie nur im Nordatlantik und den Gewässern um Europa operieren konnten.

Für die Entsendung von Kaperschiffen in den südlichen Atlantik oder den Indischen Ozean hatten die Deutschen mehrere Gründe. Erstens konnten durch ihre Vorstöße Kriegsschiffe der Gegner „gebunden", d. h. ihren festen Flottenstationen entzogen werden, so daß die deutschen U-Boote mehr Bewegungsfreiheit gewannen; zweitens konnten sie für längere Zeit – wenn sie ihren Verfolgern entgingen – auf den schwächer bewachten Schiffahrtswegen zwischen den fernen Kolonien riesigen Schaden anrichten, und konnten drittens durch ihre Taten bei fremden Völ-

kern großen Eindruck machen. Insbesondere, wenn sie bis nach Ostasien gelangten.

So erstrebenswert diese Aufgaben waren – die scharfe Abschnürung der Nordsee bildete ein schweres Hemmnis. Während des ganzen Krieges haben nur drei dieser Schiffe die Blockade durchstoßen: „Möwe", „Wolf" und „Seeadler". Und nur zwei von diesen, „Möwe" und „Wolf", kehrten in die Heimat zurück. Zwei Schiffe in vier Jahren! Deutschland bezahlte seine Kaperkriegsführung teuer genug, mit Menschen wie mit Material.

Genau ist nicht bekanntgeworden, wie viele solcher Kaperschiffe verlorengingen. Sie verschwanden, wenn ihnen etwas zustieß, durchweg spurlos. Manche hatten zahlreiche Minen an Bord und, wie aus der Geschichte vom „Wolf" ersichtlich wird, genügte ein unglücklicher Zufall, so ein Schiff verschwinden zu lassen. Bei der Ausrüstung dieser Fahrzeuge ging es so geheimnisvoll zu, daß selbst die amtlichen deutschen Listen keine genauen Zahlen aufweisen. Nach manchen Quellen heißt es: zehn, nach anderen mehr. Außer über die drei genannten Schiffe weiß man Näheres nur über zwei: „Greif" und „Leopard" [2].

„Greif" hatte, wie der „Wolf", den Auftrag, erst nach Ankunft im Indischen Ozean mit der Kaperei anzufangen. Er glich auch in der Bauart dem „Wolf" und soll fünfzehn Meilen gelaufen sein. Minen nahm er vermutlich nicht mit, sonst hätte er den schweren Beschuß, unter dem er vernichtet wurde, nicht vier Stunden ausgehalten, sondern wäre gleich zu Anfang in die Luft geflogen.

Kurz vor der Ausfahrt des „Greif" von Kiel, am

27. Februar 1916, erschien der deutsche Kaiser an Bord, um der Besatzung persönlich Glück zu wünschen [3]. „Greif" zog dann, als norwegischer Frachter getarnt, an der Küste Norwegens entlang in die Nordsee hinaus. Nach zwei Tagen wurde er gestellt, von dem britischen Hilfskreuzer „Alcantara", einem Schnelldampfer aus dem Südamerikadienst. „Greif" hatte nicht die geringste Aussicht, zu entkommen. Zwar versenkte er nach heißem Gefecht die „Alcantara" durch Torpedo, war aber selbst schon schwer beschädigt. Und zwei britische Kriegsschiffe, die noch erschienen, gaben ihm den Rest. Mit „Greif" sanken über zweihundert Mann.

Am 16. März 1917, ein Jahr später, wurde in demselben Gebiet und fast auf dieselbe Weise, ein ähnlicher deutscher Hilfskreuzer vernichtet.

Der Hilfskreuzer „Leopard" war der ehemals britische Dampfer „Narrowdale", der, von „Möwe" gekapert, ein paar Monate vorher mit einem Transport Gefangener nach Deutschland gesandt worden war. „Leopard" wurde vom Hilfskreuzer „Dundee" und dem Kreuzer „Achilles" durch Torpedos und Granaten vernichtet. Mit dem brennenden Schiff versank nicht nur die gesamte Besatzung, sondern auch das britische Prisenkommando, das vorher an Bord gegangen war, als „Leopard" versucht hatte, sich als Norweger auszuweisen.

Nun zu den ganz wenigen erfolgreichen Schiffen dieser Gruppe. „Möwe", die vorher „Pugno" hieß, ein Dampfer von 4500 Tonnen (1914 für das Fruchtgeschäft zwischen Westafrika und Hamburg in Dienst gestellt) sah mit ihren schlanken Linien schneller aus als sie war. Sie sollte

14 Meilen laufen. „Möwe" wurde gut bewaffnet: mit Torpedorohren und Vorrichtungen zum Minenlegen, vier 15-cm-Geschützen und einem 10,5-cm, alles durch Klappwände verkleidet. Ende 1915 schlich „Möwe" in den Atlantik hinaus.

Unter dem Kommando von Nikolaus Graf zu Dohna-Schlodien stellte sie mit Versenkungen alle übrigen Kaperschiffe weit in den Schatten: auf ihren zwei Fahrten versenkte sie rund fünfzig Schiffe! Außerdem sperrte sie den Pentland Firth (Nordschottland) durch Minen und bewirkte damit den Verlust des Schlachtschiffes „King Edward VII."

„Möwe" hat als einziges Schiff die Blockade zweimal durchbrochen: sie lief im Winter 1915/16 aus Deutschland aus, und wiederum 1916/17. Beide Fahrten unterschieden sich wesentlich von der des „Wolf". Der Kommandant der schnelleren „Möwe" verließ sich auf rasche Vorstöße, den Erfolg des Augenblicks, und schleunige Rückkehr. Ungewöhnliches Glück stand ihm bei.

Im Mittelpunkt des Erlebens der „Möwe" stehen ihre Gefechte mit zwei britischen Handelsdampfern.

„Clan MacTavish", ein Frachtdampfer aus dem Dienst Australien–England, verteidigte sich, als er dem Kaperschiff im Januar 1916 begegnete, mit seinem U-Boot-Abwehrgeschütz hartnäckig so lange in dem ungleichen Kampf, bis unter den Schüssen seines Gegners siebzehn Mann gefallen waren.

Bei einem ähnlichen Treffen, ein Jahr später, auf der zweiten Kriegsfahrt, schnitt die „Möwe" schlechter ab: der Frachter „Otaki", der ein 12-cm-Geschütz mitführte,

feuerte neun Salven auf das deutsche Schiff, die fünf Mann der Besatzung töteten und „Möwe" erheblich beschädigten. „Otaki" selbst verlor auch vier Mann, darunter ihren Kapitän, und blieb sinkend zurück.

Eine schaurige Geschichte war die Versenkung des Dampfers „Georgic", der zwölfhundert Pferde im Laderaum hatte. Weniger grausig, doch als seltsamer Zufall erwähnenswert, die Kaperung zweier anderer Schiffe: auf den Segler „Ducheß of Cornwall" folgte der Dampfer „King George". Ausgerechnet beide Namen des britischen Königspaars hintereinander! (Der frühere Titel der Königin von England lautete: Ducheß of Cornwall).

Soviel über die Kriegsfahrten der „Möwe". Graf zu Dohna-Schlodien wurde mit Recht durch seine Taten in Deutschland sehr volkstümlich.

Jetzt kommen wir zu der großen Fahrt des wohl bedeutendsten Kriegskreuzers: „Wolf". Nach amtlichen Angaben hat „Wolf" 135 000 Tonnen* Schiffsraum versenkt, vom modernen Schnelldampfer bis zum ruppigen Segler. Die Auswirkung seiner Leistungen auf das britische Kolonialreich und Englands Flotte machte die Kaperfahrt des „Wolf" zur wichtigsten von allen: zahlreiche Kriegsschiffe, die sonst andere Aufgaben hatten, mußten zum Geleit von Truppentransporten und zur Sicherung der Handelswege abgestellt werden; die Lebensmittelpreise sowohl wie die Versicherungsprämien stiegen, wenn der „Wolf" in Gebieten erschien, wo niemand mit einem feindlichen Schiff rechnen konnte. Auch historisch wurde die Fahrt bedeutsam,

* Näheres darüber siehe Anhang.

insofern als zum erstenmal ein feindliches Kampfschiff in den Meeren um Australien und Neuseeland kreuzte und dort Schiffsverluste verursachte.

„Wolf" verließ Deutschland am 30. November 1916 und lief am 24. Februar 1918 in Kiel wieder ein. Er hatte, in 15 Monaten, 64 000 Meilen zurückgelegt.

Schon als reine Fahrtleistung steht diese Kriegsreise in der Neuzeit einzig da; an Erlebnissen war sie so reich wie kaum eine zweite. Vom Tage seines Durchbruchs in den Atlantik bis zur Heimkehr in den Ostseehafen, nach rund fünfzehn Monaten, lief „Wolf" keinen Hafen an. Gefährlich leck und schwer zerbeult, bis zum letzten Winkel mit Gefangenen besetzt, kam er heim. Wie die Piraten in alter Zeit schlug er sich durch: er hatte die Nahrung für sich und die Mannschaft nur aus feindlichen Schiffen geholt, die er kaperte und versenkte. Alle Weltmeere hatte er durchschifft, war im Winter im Eismeergebiet und blieb monatelang in den Tropen. Legte Minensperren vor Kapstadt, vor Colombo und Bombay, vor Singapore, vor den Küsten Australiens und Neuseelands.

Was für ein Schiff ist es gewesen, das solche Leistungen vollbrachte? Ein ganz schlichter Einschraubendampfer von nur 5809 Tonnen, namens „Wachtfels". Das Schiff, im Jahre 1913 für die Bremer Hansa-Linie gebaut, schaffte bestenfalls elf Meilen.

Wer hätte der „Wachtfels" wohl zugetraut, daß sie eines Tages im Kriege ein berühmter Hilfskreuzer werden würde, dessen Taten die Seekriegsgeschichte mit unvergänglichen Lettern verzeichnet!

Dieser unscheinbare „Pott" wurde Ende 1916 heimlich gedockt und schwer bewaffnet. Äußerlich blieb er, was er war: ein unauffälliges Frachtschiff, wie es deren Tausende gab. Doch in Wirklichkeit war er jetzt S. M. S. „Wolf", ein Kriegsschiff mit sieben schweren Geschützen, mit Torpedos und vielen leichteren Waffen.

Die ganze Bewaffnung war sorgsam maskiert. Das Geschütz auf dem Achterdeck z. B. glich, selbst aus nächster Nähe gesehen, einem gewöhnlichen Ladebaum, während die übrigen Geschütze sowie die Torpedorohre hinter Stahlwänden standen, die man in wenigen Sekunden außenbords niederklappen konnte.

„Wolf" verdankte seine Erfolge zum großen Teil der vorzüglichen Tarnung. Von fern gesehen wirkte er harmlos wie jeder andere Frachtdampfer. Für die Menschen auf den gekaperten Schiffen war es geradezu unheimlich, wenn der anscheinend friedliche Dampfer sich plötzlich in ein Kriegsschiff verwandelte und von Mannschaften wimmelte. „Wolf" besaß auch eine Minenabwurfeinrichtung und nahm über vierhundert Minen mit; ferner ein zerlegtes Seeflugzeug, das leicht zusammengesetzt werden konnte.

Fast vierhundert Mann Besatzung wurden für „Wolf" ausgewählt[4]. Jeder wußte, daß das Schiff eine Sonderaufgabe lösen sollte, doch erfuhr vor Beginn der Reise niemand Einzelheiten darüber[5].

Das Kommando erhielt der Korvettenkapitän* Karl August Nerger, sein Erster Offizier wurde Kapitänleut-

* Bei Übernahme des Kommandos Korvettenkapitän, wurde Nerger während der Kriegsfahrt zum Fregattenkapitän befördert.

nant Schmehl, ein Reserveoffizier aus der Handelsschiffahrt[6].

Die Besatzung bestand aus erstklassigen Spezialisten aller Dienstzweige der Marine. Ein Beispiel der Tüchtigkeit dieser Leute und der klugen Ausrüstung des Schiffes erlebten wir, als im Pazifik das Seeflugzeug eine Bruchlandung machte: in kurzer Frist ward mit Bordmitteln ein vollständiges Tragdeck neu hergestellt.

„Wolf" wurde nicht, wie der unselige „Greif", mit feierlichen Abschiedsreden hinausgeschickt. Er verließ Kiel ohne jedes Aufsehen. Bei seiner ersten Ausreise, noch im deutschen Seegebiet, zwang ihn ein Brand in einem Bunker, wieder einzulaufen. Am 30. November 1916 ging der „Wolf" erneut in See, bahnte sich in dickem Nebel seinen Weg bis zur Norwegenküste und nahm von dort Kurs quer durch die Nordsee. Die langen dunklen Winternächte waren sein bester Schutz. Schon nach wenigen Tagen Fahrt entrann er einer großen Gefahr.

Kaum hatte er sich von der Küste gelöst, als er in schweren Sturm geriet. Um von britischen Patrouillen auch bei Nacht nicht bemerkt zu werden, fuhr „Wolf" völlig abgeblendet. Plötzlich wusch eine grobe See eins der Rettungsflöße von Bord. Die blaue Kalziumfackel am Floß leuchtete, sobald sie das Wasser berührte, hell auf, wie ein Notsignal. Eine zweite See entzündete sogar noch eine Fackel, die an Deck lag. Und das inmitten der Nordseebewachung! Es war ein Wunder, daß das weithin sichtbare Feuerwerk von keinem einzigen feindlichen Kriegsschiff beobachtet wurde.

Wir wissen heute, daß der Admiralstabsbefehl dem deutschen Kommandanten vorschrieb, in erster Linie die wichtigen Kolonialhäfen Englands durch Minen zu sperren. „Wolf" versuchte daher auch nicht, etwa wie der Hilfskreuzer „Möwe", auf den Seewegen im Atlantik Beute zu machen. Nerger führte seinen Kreuzer, ohne die Schiffahrt im geringsten zu stören, geraden Weges durch den Atlantik und bog dann auf Kapstadt ein. Als „Wolf" sich am 16. Januar 1917 der Südafrikaküste näherte, kam eine Reihe von Schiffen in Sicht: ein Geleitzug von Truppendampfern, der unter dem Schutz des Kreuzers „Cornwall" von Kapstadt auslief. Zur Flucht blieb dem Deutschen keine Zeit, wenn er nicht Verdacht erregen wollte. So dampfte er dreist an dem britischen Kreuzer und der Transportdampferreihe vorbei. Und am selben Abend noch wurden vor Kapstadt Minen geworfen.

Nach der Anlage von Minensperren vor Kapstadt und dem Kap Agulhas dampfte „Wolf" in den Indischen Ozean, Richtung Colombo, um auch dort vor dem Hafen Minen zu werfen. Mitte Februar führte Nerger sein Schiff bis in Reichweite der Scheinwerfer von Colombo, ließ dort seine Minen fallen und entfernte sich unbehelligt. Der Schnelldampfer „Worcestershire" und der Dampfer „Perseus" (Blue Funnel Line) stießen später auf diese Minen und sanken angesichts der Stadt.

Von Colombo lief „Wolf" nach Norden, die indische Westküste hinauf bis nach Bombay, wo er ebenfalls Minen legte. Ein Opfer seiner dortigen Sperre wurde der Dampfer „Mongolia" von der P. & O.-Line.

Von Bombay sich wieder südwärts wendend, kaperte „Wolf" einen Öltanker, „Turritella", zwischen Colombo und Aden. Als Hilfsminenschiff ausgerüstet, mit einem deutschen Prisenkommando[7], wurde „Turritella" von Kapitän Nerger zum Minenlegen nach Aden entsandt. Doch der neue Minenleger, der den Namen „Iltis" bekommen hatte[8], wurde, nach dem Abwurf der Minen, von einem britischen Kreuzer entdeckt. Das Prisenkommando gab ihn auf und versenkte ihn selbst.

Durch den Untergang dieses Schiffes wurde bekannt, daß im Indischen Ozean ein Minenleger am Werk sein mußte. Nerger erfuhr vom Schicksal des „Iltis" durch aufgefangene Funksprüche und führte „Wolf" aus dem Indischen Meer, das ihm jetzt zu „heiß" wurde.

Das folgende Jahr war für „Wolf" ein ununterbrochenes Ringen um Brennstoff und Nahrung. Nerger kaperte und leerte auf dem Wege nach Süden, noch im Indischen Ozean, mehrere Schiffe, aber die so gewonnene Kohle reichte kaum hin, „Wolf" bis zum Pazifik zu tragen. Doch er schlug sich bis dorthin durch, indem er weit südlich um Australien einen großen Bogen machte und, an der Ostküste von Neuseeland entlang, zu den Kermadec-Inseln lief, wo Nerger das Schiff vor Anker legte, für die notwendige Überholung der Maschinen.

In den folgenden Monaten lebte der Kaper „von der Hand in den Mund". Der Inhalt der Bunker eines Beuteschiffs reichte immer gerade aus, bis er das nächste kapern konnte. Bei dieser langen Jagd nach Kohle bildeten eine Abwechslung die Anlegung von Minenfeldern an den

Küsten von Neuseeland und Australien und vor Singapore. Der Minenwurf vor Singapore war ein ganz tolles Wagnis: „Wolf" dampfte, um sein Ziel zu erreichen, durch die stark bewachte Javasee.

Bei einem zweiten Kreuzzug durchs Indische Meer gelang es, einen Schnelldampfer zu fangen, ferner einen Kohlendampfer, dessen Inhalt Nerger gestattete, die Rückkehr nach Deutschland in Betracht zu ziehen. Es folgten: ein zweiter Bunkerbrand, Krankheiten und mancherlei mehr.

Die Geschichte von der Rückfahrt des „Wolf" durch den Atlantik klingt wie ein phantastischer Roman: wie unter den Gefangenen im Zwischendeck der Skorbut wütete; wie „Wolf" bei dem Versuch, in grober atlantischer Dünung aus einem Beuteschiff zu kohlen, schwer beschädigt wurde; wie er, leck und mit platzenden Platten, in wildem Sturm fast kenterte; wie er sich, eisüberkrustet, zwischen Grönland und Island durchs Polarmeer lavierte, um den Nordseepatrouillen zu entgehen; wie er schließlich die Blockade erfolgreich durchbrach. Und dann die Begeisterung in Kiel, als der längst aufgegebene „Wolf" plötzlich doch wieder heimkehrte.

Ein großartiges Schiff – eine wunderbare Kriegsfahrt und – ein großartiger Kommandant!

2

Die letzte Reise der „Wairuna"

Der Frachtdampfer „Wairuna" zog im Stillen Ozean an den Kermadec-Inseln entlang seines Weges. Man schrieb den 2. Juni 1917. Seit fast drei Jahren herrschte Krieg. Doch den Schiffsoffizieren, die in der muffigen Luft des kleinen Salons der „Wairuna" ihr Mittagsmahl aßen, schienen der Krieg und seine Ereignisse sehr fern.

Das Essen verlief nicht gerade heiter, denn im Salon war „dicke Luft". Unserem Kapitän, der vor Übernahme des Kommandos lange als Erster Offizier auf eleganten Postdampfern fuhr, paßte die Methode der Frachtschiffahrt, mittags heiße Speisen aufzutischen, ganz und gar nicht. Man merkte ihm außerdem deutlich an, daß die Flecke auf dem weißen Rock des Stewards, der sich recht ungeschickt benahm, ihn ärgerten.

Noch etwas trug dazu bei, daß keine rechte Stimmung aufkam: die meisten an Bord waren einander noch fremd, da das Schiff sich mit neuer Besatzung erst zwei Tage in See befand.

Nicht genug: es gab auch noch weitere Gründe für die

Verstimmung des Kapitäns. Nachdem wir vormittags die Macaulay-Insel und mehrere andere kleine Inseln passiert hatten, waren voraus die Klippen der Sonntagsinsel in Sicht gekommen. Diese Insel ist die größte, am weitesten östlich gelegene der unbewohnten Kermadecs. Kurz vor Tisch hoben sich die hohen nördlichen Klippen klar vom Horizont ab, und über den Felsen an der Nordostecke wurden Schiffsmaste erkennbar, die, nach ihrer Höhe und Stellung, zu einem großen Dampfer gehören mußten, der jenseits des Kaps vor Anker lag.

Rees, unser Zweiter Offizier, ein reichlich selbstbewußter Walliser, wandte sich an den Kapitän. „Ein Kaper, Sir", sagte er, nachdem er das fremde Schiff eine Weile durch sein Glas betrachtet hatte. „Ganz bestimmt ein Kaperschiff! Sollen wir nicht abdrehen, Sir?"

Nun sind Schiffsführer bekanntlich Menschen, die nicht gut vertragen können, wenn man in so bestimmtem Ton mit ihnen redet. Wer sie kennt, pflegt seine Vorschläge nur anzudeuten, und das, was er zu sehen glaubt, ganz bescheiden einzuflechten. Kapitäne auf ihrer Brücke sind mit Vorsicht zu genießen.

So zeigte sich denn auch Kapitän Saunders von der Bemerkung des Offiziers gar nicht erbaut. Er sagte sofort, geringschätzig lächelnd: „Ein Kaperschiff? Unsinn, Mister Rees. Wird einer von der Burns-Philp-Linie sein, der Kopra ladet."

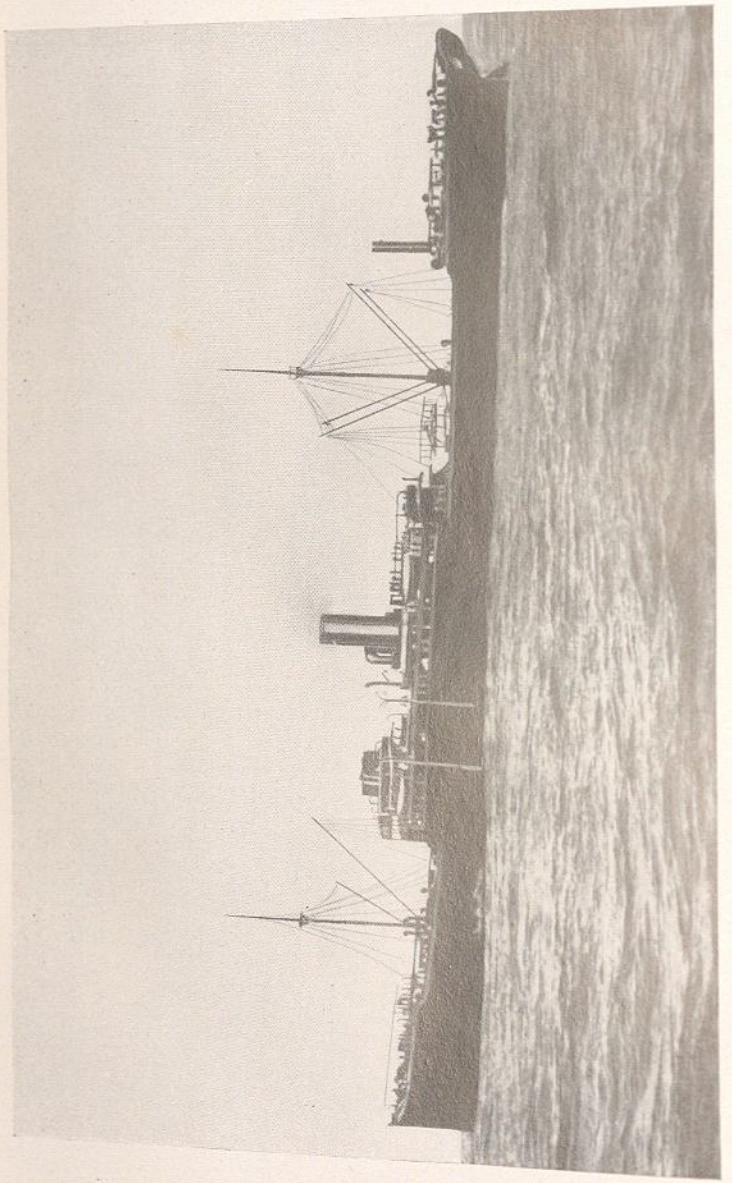
Dabei blieb es. Er ließ „Wairuna" auf ihrem Kurs, der sie dem ankernden fremden Schiff allmählich näherbringen mußte. Aus der ungemütlichen Stimmung zu Be-

ginn der Nachmittagswache sollte sich noch Großes entwickeln.

Wäre es bei unserer Reederei üblich gewesen, in den tropischen Gegenden an Stelle des heißen Hammelbratens kaltes Frühstück mit Aufschnitt und Salat zu geben, wäre ferner Mr. Rees mit seiner Meinung nicht so deutlich hervorgetreten, dann wären gewiß zahlreiche Menschenleben, britische und japanische, und Schiffe im Werte von Millionen von Pfunden nicht verlorengegangen. Hätte unser Kapitän Saunders es nicht für seine Pflicht gehalten, den etwas vorwitzigen Mr. Rees gleichsam dadurch zu bestrafen, daß er „Wairuna" nicht abdrehen ließ, und wäre der Blick des Kapitäns nicht durch Ärger getrübt gewesen, so wäre ihm wohl zum Bewußtsein gekommen, daß die Anwesenheit eines großen Dampfers vor einer unbewohnten Insel in dieser Kriegszeit verdächtig sein mußte.

Hätte Saunders sofort abdrehen lassen und das fremde Schiff durch Funkspruch nach Neuseeland gemeldet, so wäre dieses sehr wahrscheinlich durch schnelle Kreuzer aufgebracht worden. Dann wäre weder der Kolonialdampfer „Wimmera" auf so traurige Weise zugrunde gegangen noch der japanische Postdampfer „Hitachi Maru". Auch hätten vor den Küsten von Australien und Neuseeland keine Minen gelegen, und der Dampfer „Matunga" wäre nicht gekapert worden.

Die großartige Heimreise des lecken, arg beschädigten „Wolf" durch den Atlantik und durch die Blockade in der Nordsee hätte dann niemals stattfinden können, und zu seinem triumphalen Empfang in der Heimat wäre es be-



S.M. Hilfskreuzer „Wolf" mit dem Seeflugzeug „Wölfchen"

stimmt nicht gekommen. Ein kurzer Funkspruch der „Wairuna" hätte das Lebenslicht des „Wolf" jäh ausgeblasen. Jedoch die paar Worte des Mr. Rees und das unverdauliche Mittagessen retteten diesen kühnen Deutschen [3].

Nach dem Essen legte sich über unser Schiff die auf Frachtdampfern übliche träge Ruhe. Ich setzte mich an meinen Tisch im Funkraum und riß meine halbstündige Wache ab. Auf Schiffen, die nur einen Funker haben, ist der Dienst in kurze Wachen geteilt. An jenem Nachmittag war in meinem Kopfhörer nichts zu vernehmen außer dem zeitweiligen Knistern und Knacken atmosphärischer Störungen.

Damals standen Schiffe tagsüber, sobald sie sich von der Küste entfernten, nur selten in steter Funkverbindung mit dem Lande. Röhrenempfänger waren in der Schiffahrt noch nicht in Gebrauch und auch an Land nur auf wenigen Stationen. Sogar Kristallempfänger waren nicht allgemein gebräuchlich. Statt dessen benutzten manche australischen und alle britischen Marinestationen einen sogenannten magnetischen Detektor: eine Konstruktion von Drähten, die durch ein Uhrwerk über mehrere Magnete liefen. Der Detektor arbeitete ganz gut, aber nur auf kurze Strecken. Eine Nachtreichweite von vierhundert Meilen hielt man für durchaus genügend. Obgleich es verboten war, besaßen die meisten Bordfunker eigene Kristallempfänger, die sie während der Fahrt benutzten. Bei langen Reisen kam man ohne diese auch kaum zurecht.

Die Funkanlage auf „Wairuna" war erst kurz vor der Ausreise des Schiffes in eine Kabine neben der Messe

3 Alexander, 451 Tage

eingebaut worden; sie enthielt einen Carborundum-Empfänger, der für mäßige Reichweiten genügte.

In der Luft war, wie erwähnt, damals „nichts los". Beim Kristallempfänger unterschied sich der Tagesempfang von dem in der Nacht ganz erheblich. Mit dem starken Landsender von Awanui (auf der Nordspitze von Neuseeland) konnte „Wairuna" auf nur vierhundert Meilen erst bei Nacht Verbindung aufnehmen. Man wußte daher am Tage nicht, welche Schiffe sich in der Nähe befanden. Nach den Kriegsvorschriften durfte das Rufzeichen CQ („an alle Stationen") nur im Notfall gegeben werden.

Als meine erste Nachmittagswache beendet war und ich mich auf der Ruhebank im Funkraum gerade ausstrecken wollte, erschien der Steward, dessen unsaubere Jacke den Kapitän beim Mittagessen geärgert hatte, mit dem Tee. Als er bei mir eintrat, trug er zwar nicht diese Jacke, sondern nur ein Unterhemd, und Hosen, die noch schmutziger waren als sein aufgefallener Rock. Der gute Mann neigte sehr zum Schwatzen. Er erzählte mir sogleich, daß sich auf der Bank, auf der ich lag, ein Offizier den Hals durchgeschnitten habe. Seit dem Vorfall hätte kein Mensch die Kabine benutzt, bis man sie aus Platzmangel für die Funkeinrichtung nehmen mußte. Dann schilderte er mir mit allerlei greulichen Einzelheiten, wie auf dem Vorschiff ein Matrose von einer brechenden Trosse geköpft worden war. Nach abfälligen Bemerkungen über das Privatleben eines Schiffskameraden meinte er, daß wir die Sonntagsinsel doch eigentlich sehr nahe passierten. Ich sollte mich doch einmal erheben und mir das schöne Schiff bei der Insel

genauer ansehen. Gerade als er dieses aussprach, wurden ihm die weiteren Worte durch ein Donnergebrüll vom Munde gerissen, das von einem Flugzeug stammen mußte. Es übertönte das dumpfe Stampfen unserer Maschinen, und nicht weit von der „Wairuna" explodierte etwas.

Das Teegeschirr flog in die Gegend, als ich mit dem Steward zusammen durch den kurzen Gang an Deck lief, wo auch schon die Maschinisten erschienen. Die Freiwache rannte vom Vorschiff nach achtern. Was war das?! Ein Seeflugzeug kreiste über uns! Und zwar so niedrig, daß es aussah, als müßte es gegen die Mastspitzen rasen. Ein zweisitziger Doppeldecker, der auf den unteren Tragflächen die schwarzen deutschen Kreuze trug. Wir konnten ganz genau erkennen, wie der Beobachter eine lange birnenförmige Bombe über die Seite baumeln ließ.

„Rühren Sie ja nicht den Taster an!" rief mir Kapitän Saunders zu, als ich zur Brücke hinaufkletterte. „Warten Sie einen Augenblick hier."

Ein Matrose erschien auf der Brücke. Er brachte ein Schreiben, das an einem Sandsack befestigt war, den der Beobachter aus dem Flugzeug auf das Vorschiff geworfen hatte.

„Geben Sie keinen Funkspruch ab! Stoppen Sie sofort! Richten Sie sich nach den Befehlen des Kreuzers, sonst werden Sie mit Bomben belegt." So lautete der Text des in englischer Sprache geschriebenen Briefes.

Jetzt stieß das Flugzeug abermals dicht über unser Schiff herab: eine Bombe fiel genau vor den Bug, zur Bekräftigung der Befehle.

„Wairuna" hatte keinen Ausweg. Sie war, an den Klippen der Insel vorbei, dem fremden Schiff schon sehr nahe gekommen, bis auf ungefähr eine Meile. Mehrere Kanonenrohre richteten sich auf unseren Dampfer. Ein Prisenkommando kam im Boot auf uns zu.

Mr. Rees, unser Zweiter Offizier, stand stolz auf der Brücke. Er strahlte vor Genugtuung. In seinem Gesicht war deutlich zu lesen: „Na ja, ich habe das gleich gesagt –."

„Vernichten Sie Ihr Logbuch und rühren Sie ja den Taster nicht an", rief Kapitän Saunders mir nochmals zu.

Auf dem Mitteldeck neben dem Eingang zur Messe drängte sich die halbe Besatzung um einen riesigen „Glücksbeutel". Der Oberstewart hatte soeben unseren ganzen Tabaksvorrat herausgeschleift, denn er wollte ihn lieber der Mannschaft schenken als den Deutschen.

„Junge, da lohnt es sich ja direkt, in Gefangenschaft zu kommen", rief mit rauher Stimme ein Heizer, der sich aus dem Gedränge löste. Er wickelte befriedigt Tabakpäckchen und ein paar Schachteln Zigaretten in sein Schweißtuch. „Kinners, zum erstenmal im Leben habe ich von einer Reederei 'was umsonst gekriegt!"

Unten im Heizraum stopfte ein Offizier einige Schiffspapiere und Chiffrebücher, das Tagebuch des Funkers und andere wichtige Bücher ins Feuer.

Neben dem Funkraum mühte sich der Steward, in seinen „weißen" Rock zu schlüpfen; er glaubte wohl, die Deutschen würden das Ding für eine Uniform halten und ihn dementsprechend behandeln.

Unsere nagelneue Funkanlage wollten wir dem Prisenkommando nicht in die Hände fallen lassen. Der Empfänger wurde vom Tisch abgeschraubt und ins Wasser geworfen. Ich kramte noch zwischen Ersatzteilen, um aufzupassen, daß nichts Wichtiges zurückblieb – da trat schon ein deutscher Offizier, von zwei Matrosen gefolgt, in die Tür. Er hielt mir einen Revolver entgegen, war aber sonst ganz liebenswürdig.

„Guten Tag!" sagte er freundlich. „Bitte Ihre Papiere." Obwohl er unangenehm berührt schien, daß die ganze Funkanlage beseitigt war, nahm er uns, ohne seinen Ärger zu zeigen, mit in die Messe, wo er ruhig einige Fragen stellte. Der Oberstewart durfte uns dabei sogar den Tee servieren, und der deutsche Offizier trank höflich eine Tasse mit.

Außer zwei deutschen Offizieren war ein ganzer Schwarm bewaffneter Matrosen an Bord gekommen. Sobald sie unser Schiff betraten, verteilten sie sich nach bestimmter Ordnung auf Brücke, Maschinenraum usw. und hatten im Nu das ganze Schiff in der Hand.

Nachdem wir Tee getrunken hatten (Kaperei im Kriege und Fünfuhrtee, das wirkte auf uns geradezu komisch), brachte man uns unter Bewachung, aber wieder in höflicher Weise, in die längsseit liegende Barkasse des Kaperschiffs. Alle Offiziere und der Erste Ingenieur mußten ebenfalls in die Barkasse. Ein Teil der Besatzung bekam Befehl, vorläufig auf „Wairuna" zu bleiben.

Obgleich die Sonne schon unterging, konnten wir von der Barkaß aus, als wir dem Hilfskreuzer näherkamen,

alles sehr gut betrachten. Ein kräftiges Schiff, das seetüchtig aussah. Der Typ des gewöhnlichen Handelsdampfers. Rumpf und Schornstein waren schwarz, die Aufbauten teilweise dunkelgrau. Die meisten britischen Handelsschiffe waren damals feldgrau gestrichen. Dieses deutsche Schiff war ein wenig dunkler, doch das fiel kaum auf. Die Geschütze an Bord waren eingeschwenkt und einstweilen nicht sichtbar. Ein langes, offenes Brückendeck verlieh dem Schiff eine Ähnlichkeit mit der seinerzeit wohlbekannten Kashmirklasse der „Peninsular & Oriental Line".

Aber wir sollten bald erkennen, daß diese Ähnlichkeit nur äußerlich bestand. Als wir eine Jakobsleiter hinauf über die Reling geklettert waren und uns auf dem Achterschiff zwischen einem Torpedorohr und einem 15-cm-Geschütz wiederfanden, staunten wir nicht wenig. Das Schiff wimmelte von Matrosen (wie wir später feststellten, hatte es eine Besatzung von ungefähr vierhundert Mann), und auf dem Achterschiff allein, das wir zunächst überblicken konnten, waren zwei Torpedorohre und zwei schwere Geschütze montiert. Diese standen hinter stählernen Klappen so gut verborgen, daß man sie von Bord der Barkaß aus, auch dicht vor dem Schiff, nicht bemerken konnte.

Vom Achterdeck führte man uns aufs Mittelschiff, auf das offene Deck unter der erhöhten Schanz, wo wir ausgezogen und untersucht wurden. Alle Briefe, jedes Stück Papier nahm man uns zur Prüfung ab. Darauf mußten wir uns mit antiseptischer Seife gründlich waschen, bekamen unsere Kleidung wieder und wurden durch einen engen Niedergang in das Gefangenenlager gewiesen, in

den Laderaum 4, am Heck des Schiffes. Wir befanden uns im Zwischendeck, dem oberen Teil des Laderaumes, einem durch Kohlenstaub sehr verschmutzten Abteil mit stählernen Wänden. Dort trafen wir ungefähr hundert Mann, die Neues über die Außenwelt erfahren wollten. Seeleute aller möglichen Völker waren da vertreten: Weiße, Schwarze, Braune und Mischblut. Die meisten waren in der stickigen Hitze fast nackt, doch trugen manche noch ihre Uniform, die freilich schäbig und zerlumpt aussah.

Die Berichte, die diese Männer uns gaben, erschienen uns noch seltsamer als ihr Aussehen und ihre Umgebung. Alle waren schon vor Monaten im Indischen Ozean gefangengesetzt worden, wo „Wolf" ihre Schiffe versenkt hatte. Einige von ihnen lebten bereits über ein Vierteljahr an Bord.

Das Schiff, auf dem wir gefangen saßen, war der „Wolf", ein Kriegsschiff, von dem die Marinebehörden der Verbündeten gar nichts wußten. Sogar in Deutschland war der „Wolf" nur wenigen maßgebenden Leuten bekannt. Und selbst diese wußten nicht, daß er, nach sechs Monaten Fahrt, noch schwamm. Halb Minenleger, halb Kaperschiff, hatte „Wolf" bereits vor Kapstadt, vor Colombo und Bombay Minen geworfen. Die Hälfte seines Minenbestandes trug er noch bei sich.

Unser Gefängnisraum hatte ursprünglich auch als Minenlager gedient. Dort hatten jene Minen gelegen, auf denen bei Colombo die Dampfer „Perseus" und „Worcestershire" zugrundegingen, und auch die Mine, auf die später noch der große Dampfer „Mongolia" in der Nähe

von Bombay stoßen sollte. Die ersten Gefangenen waren schon gleich nach der Entleerung dieses Minenraums an Bord gekommen.

Unsere neuen Freunde führten uns sofort an das Schott, das uns vom Laderaum 3 trennte. Dort lagerten nämlich die übrigen Minen. Durch Nietlöcher in dem stählernen Schott konnten wir sie sehen: zweihundert Stück! In langen Reihen standen sie da, festgezurrt; jede in einem Stahlbehälter, wie ein großes schwarzes Ei im Becher.

Bei diesem Anblick schoß uns unwillkürlich der Gedanke durch den Kopf: was wohl aus uns werden würde, wenn nur eine Granate von einem Kriegsschiff zwischen diese Ladung fiel. Zweihundert Minen! Und nur wenige Fuß von uns entfernt! Unser Gespräch wandte sich schnell wieder anderen Themen zu.

Das Oberhaupt der Gefangenen schien der Kapitän Meadows zu sein, der den Dampfer „Turritella" geführt hatte, das erste von „Wolf" gekaperte Schiff. Meadows, ein stämmiger Neuseeländer, war genau der richtige Mann, diesen Menschenwirrwarr in Schach zu halten. Da gab es Engländer, Iren, Schotten, Portugiesen, Franzosen, Italiener, Mulatten und Neger aus Mauritius, vom hellsten Braun bis zum tiefsten Schwarz. Auch ein arabischer Heizer aus Port Said war dabei und ein levantinischer Jude. Aber bis wir, nach drei Vierteljahren, in Kiel eintrafen, sollte sich dieses Durcheinander noch viel bunter gestalten. Vertreter von nahezu dreißig Rassen sollten schließlich aus dem Zwischendeck des „Wolf" zum Vorschein kommen.

Kapitän Meadows berichtete uns, wie sein Schiff Ende Februar gekapert wurde und wie „Wolf" bald darauf vor Colombo und Bombay seine Minen legte; wie „Turritella", als deutscher Hilfskreuzer ausgerüstet und „Iltis" genannt, mit seiner chinesischen Stammbesatzung, unter deutschen Offizieren, abgesandt wurde, um vor Aden Minen zu legen.

Er erzählte auch von der Granate, die auf „Wolf" an Deck detoniert war, als das Schiff im Indischen Ozean kreuzte, um auf „Iltis" zu warten. Das Geschoß hatte sechs Mann getötet und über zwanzig verwundet [10]. Später war der Funkspruch gekommen, daß das Prisenkommando den „Iltis", um ihn nicht in Feindeshand fallen zu lassen, versenkt hatte. Für „Wolf" war es dann im Indischen Meer zu brenzlig geworden. Er hatte einen großen Haken geschlagen und war weit südlich um Australien in den Pazifik gelaufen. Als die Kohle knapp wurde, lief er die einsamen Kermadecs an. Nerger wollte bei den unbewohnten Inseln die Maschinen überholen und die letzten Kohlen aus dem untersten Laderaum vor die Kessel schaffen lassen. Das geschah ungefähr zwei Wochen, bevor „Wairuna" auf dem wenig benutzten direkten Wege von Auckland nach San Franzisko „Wolf" gleichsam in die Tatzen lief. Meadows schilderte, wie auf „Wolf" die Kapelle spielte, als „Wairuna" um die Klippen dampfte; wie die Musiker ihre Instrumente fallen ließen und auf die Gefechtsstationen rannten. Nur der dicke Trommler, der entweder taub oder in seine Kunst so vertieft war, hatte weitermusiziert.

Als Meadows schwieg, sagte Kapitän Saunders: „Sie sind schon drei Monate an Bord? Was meinen Sie denn, wann wir freikommen werden?"

„Da besteht gar keine Aussicht", erwiderte Meadows. Wie die Zukunft bewies, ganz mit Recht. „Sie müssen bedenken, daß dieser ‚Wolf' nur Erfolge haben kann, wenn die Außenwelt nichts von ihm hört. Wir werden mit ihm noch nach Deutschland müssen – wenn er jemals dorthin gelangt."

„Ach du lieber Himmel!" jammerte Saunders. „Jetzt noch monatelang unterwegs? Wie soll ich das denn durchhalten ohne mein Boojol? Ich brauche unbedingt mein Boojol!" (Er meinte seine Patentmedizin.)

Die spöttischen Bemerkungen, die Rees sich über „Boojol" erlaubte, hörte Kapitän Saunders nicht. Wir machten uns daran, aus einem großen Berg Hängematten, die an Deck lagen, für jeden eine auszusuchen.

Es zeugt von der Gründlichkeit, mit der „Wolf" ausgerüstet wurde, daß man selbst in den Minenräumen schon Hängemattshaken für die Schlafstätten künftiger Gefangener angebracht hatte.

Wir legten uns nieder. Unsere erste Nacht auf dem Kaperschiff begann. Obgleich von den Minen niemand mehr sprach, konnte uns ihre bedrohliche Nähe nicht gerade in schöne Träume wiegen.

3

Was bei der Sonntagsinsel geschah

Das Erwachen auf dem Kaperschiff am ersten Morgen vergesse ich nie. Kurz nach Sonnenaufgang weckte mich ein Stoß von unten. Mein erster, noch verschlafener Blick fiel auf unseren Kapitän, der dicht neben mir in seiner Hängematte schlief. Er war spärlich bekleidet; ein dickes Bein hing über den Rand seines schwebenden Lagers, die Arme lagen auf der Brust. Und er schnarchte!

Anfangs glaubte ich, schlecht zu träumen, wie nach einer Kneiperei. Bisher hatte ich unseren Kapitän stets nur in tadelloser Uniform zu Gesicht bekommen, an der Mittagstafel oder beim Rundgang durchs Schiff, auf der Brücke oder in seiner Kajüte. Jetzt fand ich ihn auf einmal komisch. Der Zweite Offizier hatte mich geweckt. Er grinste respektlos. Am liebsten hätte er wohl den „Alten" auf dieselbe Weise geweckt wie mich: durch einen Tritt gegen die untere Rundung der Hängematte. Aber das wagte er denn doch nicht.

Dieser Laderaum bot auch sonst noch genug Sehenswertes. In einer Ecke rieb sich der schwärzeste Neger, der

mir je vorgekommen ist, den Schlaf aus den Augen. Ein ehrwürdiger alter Mann mit weißem Vollbart schnarchte mitten in einer Gruppe jugendlicher Mischlinge. Neben ihm lag einer, der über seinem gelben Affengesicht eine gehäkelte Nachtmütze trug. Wir erfuhren später, daß diese Leute zur Besatzung des Vollschiffs „Dee" gehörten, das auf der Fahrt von Mauritius nach Bunbury (Westaustralien) versenkt worden war.

Als wir die Treppe hinaufkletterten, um uns auf den freien Platz vor dem Achterdeck zu begeben, sahen wir beide Aufgänge von bewaffneten Posten besetzt. Eine Strecke vom „Wolf" entfernt erblickten wir unsere „Wairuna", die sich um ihren Anker drehte. Dahinter leuchtete das Grün der Sonntagsinsel.

Inzwischen waren die Gefangenen alle munter geworden. Nach einem leichten, sehr leichten Frühstück aus Kaffee und Schwarzbrot gaben die Wachen uns ein Zeichen, daß wir an Deck gehen durften, auf das erhöhte Achterdeck, das man uns angewiesen hatte. Von dort sah man so viel Fesselndes, daß einem das kümmerliche Frühstück kaum zum Bewußtsein kam.

Zunächst einmal das Geschütz am Heck, ein wahres Meisterstück der Tarnung. Es glich sogar aus nächster Nähe einem Ladebaum mit zwei großen Stützen. Die Verkleidung war in der Mitte durch eine Persenning verdeckt, unter dem man einen Posten mit Telephonkopfhörern sah. Er blieb dort so lange, wie die Gefangenen oben waren, und stand dauernd in Verbindung mit der Brücke. Ein an der Mündung des Geschützes angebrachter

Block mit Talje vervollständigte diese Maskierung. Um das Geschütz gefechtsklar zu machen, brauchte man nur den falschen Block von der Mündung zu nehmen und die Persenning abzuziehen. Sämtliche Ventilatoren hier waren zusammenklappbar, so daß das Geschütz nach allen Richtungen frei gedreht werden konnte. Ein kurzer Niedergang führte in ein Munitionslager.

Das einzige, was wir an der Tarnung nicht ganz echt fanden, war die Reling: die typische Kettenreling des Kriegsschiffs. Doch dieser kleine Schönheitsfehler wäre wohl selbst einem seekundigen Meisterdetektiv nicht aufgefallen.

Wenn wir aufs achtere Mittelschiff blickten, wo wir abends an Bord geklettert waren, sahen wir zwei Torpedorohre und noch zwei 15-cm-Geschütze, an jeder Seite eins. Auch auf dem Vorschiff befanden sich noch zwei Geschütze sowie zwei Torpedorohre, und außerdem unter dem erhöhten Monsundeck am Bug zwei Geschütze, hinter Pforten verborgen. Insgesamt also sieben Geschütze von je 15 cm Kaliber! Zu beiden Seiten des Achterdecks standen große schwarze Tanks für Gas oder Verneblungsstoffe.

Die vielen deutschen Matrosen, die an Deck den Dienst versahen, schienen ausgesuchte Leute zu sein: durchweg von dem breiten kernigen Schlag der Niederdeutschen, im Alter zwischen zwanzig und vierzig, die meisten wohl fünfundzwanzig bis dreißig. Samt und sonders nette Kerle, die niemals Gefangene schikanierten.

Außer von den beiden Posten wurde das Gefangenen-

deck noch durch Maschinengewehre auf dem Bootsdeck überwacht. Aber auch ohne diese Bewachung wäre ein Versuch, schwimmend nach der Insel zu fliehen, nicht ratsam gewesen, da zahlreiche Haie das Schiff umschwärmten.

Unser zweiter Tag auf dem „Wolf" war zufällig ein Sonntag. Vormittags wechselte die Besatzung ihr Arbeitszeug gegen Tropenanzüge. Dann wurde auf dem Vorschiff Generalappell gehalten. Alle Mann trugen Mützenbänder. Die Schiffsnamen der deutschen Marine waren fast vollzählig vertreten, nur nicht S. M. S. „Wolf". Nach dem Mittagessen fiel uns auf, wie sehr sich die Gefangenen auf den Sonntagnachmittag freuten. Weil dann jeder einen Becher Kakao bekam. Außerdem spielte die Schiffskapelle oben mehrere Stunden. Ich muß sagen, daß die Kapelle vom „Wolf" zu den schlechtesten zählte, die ich jemals spielen hörte. Das schien um so erstaunlicher, als bei Kriegsausbruch die deutschen Kapellen in der ganzen Welt so vorzüglich waren. Aber die Spielleute auf dem „Wolf" waren nicht nach ihrem Wert als Musikanten ausgewählt worden, sondern als Seeleute und Kanoniere. Die Bordkapelle des Kaperschiffs kannte nur etwa fünf Melodien, die sie ununterbrochen wiederholte. Ihr Lieblingsstück war ein schwungvolles Marschlied, das wir in der nächsten Zeit viele Male hören sollten. Es begann mit den Worten: „Holdrioh, es geht zur Heimat." Wenn Hunderte von Männern dieses Lied aus vollem Hals brüllten, war das eine wilde Sache.

Wie unwirklich kam jener Sonntag uns vor! Denn vor wenigen Tagen waren wir noch in Auckland gewesen, und

nun tranken wir Kakao und hörten Musik auf einem deutschen Kaperschiff bei einer Insel im Pazifik. Die Sonntagsinsel war sowieso schon einer der merkwürdigsten Orte in einem Ozean voller Merkwürdigkeiten; sie war fast ebenso interessant wie das Kaperschiff selbst. An der Nordseite hatten wir beim Näherkommen nur hohe kahle Felsen gesehen, doch von der Bucht, in der „Wolf" lag, sah man, daß die etwa sechshundert Meter hohen Berge tiefgrün und dicht bewachsen waren. Die Insel hatte einen Umfang von ungefähr zwanzig Meilen. Auf einer Bergspitze bildete ein mit Wasser gefüllter Krater einen tiefen See. Außerdem gab es viele heiße Quellen. So reich und schön wie zum Beispiel auf Rarotonga und Tahiti, weiter im Westen, war der Pflanzenwuchs allerdings nicht, sondern etwa so wie im Norden Neuseelands. Warum diese wunderschöne Insel keine eingeborene Bevölkerung hat, weiß man nicht. Erdbeben und Seebeben haben vielleicht die Polynesier, die hier einmal gelandet sein mögen, wieder vertrieben. Ein Siedlungsversuch wird gerade in jüngster Zeit unternommen: eine kleine Gesellschaft segelte kürzlich im Kutter von Auckland nach der Insel, um sich dort niederzulassen.

Aber die Sonntagsinsel scheint Siedlern kein Glück zu bringen. Der Engländer Thomas Bell, der im Jahre 1879 mit seiner Frau und fünf kleinen Kindern auf die Insel zog, wo Frau Bell noch fünf Kindern das Leben schenkte, hat sich alle Mühe gegeben, dort seßhaft zu bleiben. Die zwölf Bells blieben fünfunddreißig Jahre auf der Insel. Sie verdienten ihr Brot ganz gut durch Verkauf von

Früchten und Gemüse an die Segelschiffe und Walfänger, die die Insel anliefen. Trotzdem sie so viele Jahre lang das einsame Eiland im Pazifik urbar gemacht und bebaut hatten, verweigerte ihnen die Regierung Neuseelands den Anspruch auf den Grund und Boden. So verließen die entmutigten Bells 1914 die Insel. Frau Bell starb 1932 in Auckland, im Alter von 85 Jahren [11].

Die ganze Gruppe, vier ziemlich große Inseln – die Sonntagsinsel ist die größte – wurde 1887 von England in Besitz genommen und der Regierung von Neuseeland unterstellt, als die Bells dort schon wohnten. Zur Zeit, als „Wolf" sich bei der Insel einen ruhigen Platz zur Überholung seiner Maschinen aussuchte, nach der langen Rundreise durchs Indische Meer, lebte auf der ganzen Inselgruppe kein einziger Mensch.

Übrigens kam auch Kapitän v. Luckner, als er aus dem Gefangenenlager auf Neuseeland entwichen war, einige Zeit nach Erscheinen des „Wolf" in dieses Gebiet.

Ein Landungstrupp vom „Wolf" fand die Orangenbäume auf dem verlassenen Grundstück der Bells in voller Frucht, so daß hier zum erstenmal seit der Ausreise von Deutschland frisches Obst an Bord geholt werden konnte. Die Mannschaft des „Wolf" war gerade mit den Früchten beschäftigt gewesen, als „Wairuna" längsseit festgemacht wurde. Sogleich begann die Umladung ihrer Kohlen und Vorräte. Diese Arbeit wurde häufig gestört. Schwere Dünung riß die beiden Schiffe wiederholt auseinander, manchmal sogar für mehrere Tage. Da wurde dann die Kohle einfach auf Deck des „Wolf" geschleudert,

wie sie gerade traf. Hauptsache, daß sie überkam. Getrimmt wurde sie, wenn bei schlechtem Wetter „Wairuna" wieder ablegen mußte. Die Umladung der ganzen Kohle dauerte vierzehn Tage.

Für das deutsche Schiff, dem Brennstoff, Lebensmittel und viele notwendige Dinge fehlten, war die „Wairuna" mit rund 1200 Tonnen Kohle und reicher Verpflegung ein guter Fang. Besonders willkommen waren allen die etwa vierzig lebenden Schafe, die „Wairuna" als Fleischversorgung für die lange Reise durch den Stillen Ozean mitgenommen hatte. Monatelang hatte man auf „Wolf" kein Stück frisches Fleisch gegessen, und obgleich der Skorbut sich noch nicht bemerkbar machte, war Fleisch sehr nötig. Auch die Gefangenen bekamen ein paarmal Hammelfleisch [12].

Während des Kohlens beschäftigten sich die Matrosen, die Freiwache hatten, auch mit Fischfang. Wenn der Ankerplatz gewechselt wurde, warfen sie Fangleinen über Seite. Für eine Weile waren die Fänge auch recht ergiebig: nicht nur die kleinen Fischchen, die um die Korallenriffe schwärmten, sondern auch schöne große Fische aller möglichen Arten bissen in dem tiefgrünen Wasser auf die Haken. Eine Sorte sah aus wie Schnapper, war aber dunkelrot gefärbt und mindestens doppelt so schwer wie die größten aus der Gegend von Sydney. Andere glichen gewaltigen Brassen, gelb und schwarz gestreift, oder sogar grün. Wie gesagt, die seltensten Farben und Formen.

Man angelte, bis die Haie erschienen. Dann wurden Haileinen ausgehängt. Den Deutschen machte es beson-

deren Spaß, die gefangenen Tiere an Deck zu ziehen, da viele den Haifisch noch gar nicht kannten.

Einem Matrosen fiel es ein, aus dem Rückgrat des Haifischs einen Spazierstock herzustellen. Die Idee fand schnell Anklang. Alle Haie wurden aufgeschnitten. Das polierte Rückgrat sah als Spazierstock ganz originell aus, wenn auch nicht sehr elegant.

Kapitän Nerger, der sich auch für die Haifische sehr interessierte, ließ die Schwanzflosse eines Haies an den Bug seines Schiffes nageln, da sie nach altem Aberglauben Glück bringen soll. In diesem Fall hat die Flosse bestimmt ihre Schuldigkeit getan.

Sonntag, 17. Juni 1917. Dampfer „Wairuna" war leergemacht, fertig zum Versenken. Er sollte schon früher in Grund gebohrt werden, doch hatte das Erscheinen eines Segelschiffs den Plan gestört. Nach dem Appell am Sonntagmorgen gingen beide Schiffe einige Meilen in See hinaus. Die Leute vom Prisenkommando legten, ehe sie die „Wairuna" verließen, Zeitbomben an, doch wurde durch die Explosion keine Wirkung erzielt. Da eröffnete „Wolf" mit den Fünfzehnern Feuer. Die erste Granate schlug in die Maschinen. Eine Wand von Flammen und Rauch stieg bis über die Mastspitzen. Ein Geschoß nach dem anderen traf das Schiff in der Wasserlinie. Es konnte einem ganz elend werden, wenn man sah, wie die Granaten in die stählerne Bordwand des Schiffes klaffende Löcher rissen. Langsam legte sich „Wairuna" nach Backbord über, ungefähr zwei Stunden nach dem ersten Schuß. Der Schornstein knickte ab, und das Schiff versank, während aus den Luken brennendes Ladegut emporflog. Eine Ladung im Gesamtwert von Hunderttausenden von Pfunden, Leder, Flachs, Wolle, Kaurigummi und andere Erzeugnisse Neuseelands, ging mit „Wairuna" zugrunde[13].

Gestern, als zur Versenkung des Dampfers schon alles bereit war, erschien am Horizont ein Segel: das dritte Schiff bei der Sonntagsinsel innerhalb eines Monats. „Wolf" nahm die Verfolgung auf. Ein herrliches Bild, wie der Segler unter vollem Tuch vorwärtspreschte. Es war der amerikanische Schoner „Winslow", Kapitän Trudgett, auf der Reise von Sydney nach Apia (Samoa) mit dreihundertfünfzig Tonnen Kohle, Benzin und Ziegelsteinen.

Kapitän Nerger wußte, sobald er den Namen des Schiffes erfuhr, auch über dessen Ladung Bescheid, weil die Ladeliste vier Wochen vorher, ehe die „Winslow" von Sydney in See ging, drahtlos nach Apia gemeldet worden war. Alle aufgefangenen Funknachrichten wurden auf dem Kaperschiff selbstverständlich sorgsam verwahrt.

Die „Winslow" war auch kein schlechter Bissen für den „Wolf". Ihre ganze Ladung wurde ihm nützlich: die Kohle, das Benzin fürs Flugzeug und die Ziegelsteine für die Kesselbettung, die erneuert werden mußte. Die Haifischflosse am Bug des „Wolf" schien ihr Versprechen wahrzumachen.

Nerger führte sein Schiff noch einmal auf den Ankerplatz bei der Sonntagsinsel, wo die „Winslow" in fünftägiger Arbeit leergemacht wurde.

Damals ereignete sich die Geschichte mit Steers, dem

Ersten Offizier, und Clelland, dem Zweiten Ingenieur vom Tanker „Turritella". Steers, ein langer Engländer, und der breite Neuseeländer Clelland, gute Freunde, waren vorzügliche Schwimmer. Eines Abends, bevor die Gefangenen nach unten geschickt wurden, standen die zwei an der Heckreling. Solange „Wolf" bei der Insel lag, durften die Gefangenen bis gegen Abend an Deck bleiben. Da grübelten sie über ihre Zukunft. Was würde sie bringen? Wahrscheinlich einen jähen Tod. Kaum eine Meile von ihnen entfernt lag die Sonntagsinsel und – die Freiheit. Verfolgern wäre es schwerlich gelungen, Ausreißer, die sich in dem dichten Buschwald auf der Sonntagsinsel versteckten, wiederzufinden. Eine Gefahr drohte allerdings sehr: die Haie. Eine stattliche Reihe dieser blutdürstigen Bestien hing noch frisch gefangen an der Bordwand des „Wolf".

Die zwei Männer sahen sich lächelnd an und nickten sich zu. Am nächsten Abend banden sie ein paar Stücke Kork von einem Rettungsgürtel und wasserdicht verpackte Streichhölzer unter ihre Hemden. Kurz vor dem Befehl, nach unten zu gehen, scharten sich viele Gefangene am Heck zusammen, um die Ausreißer zu verbergen. Andere lenkten den Wachtposten ab, und schon turnten die beiden Männer an der Haifischleine hinab aufs Ruder, wo sie bis zur Dunkelheit blieben, um erst dann zur Insel zu schwimmen. Beim Appell antworteten andere, als man ihre Namen aufrief. Erst als „Wolf" schon weit in See war, wurden sie vermißt.

Steers und Clelland erreichten die Insel nicht. Die tollkühne Verzweiflungstat hätte nur durch ein Wunder gelingen können. Schwärme von Haien umlauerten das Schiff.

Freitag, 22. Juni 1917. Letzter Tag des „Wolf" bei der Sonntagsinsel.

Nach dem Löschen ihrer Ladung wurde die „Winslow" von der Insel abgeschleppt. Sie trug zwei große Bomben im Leib. Bei der Entladung wurde das Heck auseinandergerissen. Eine Feuersäule stieg hoch über die Maste. Aber noch ging das Schiff nicht unter. Die Vorsicht verbot, erkennbare Wrackteile zurückzulassen, da wahrscheinlich bald Schiffe anliefen, um nach der verschwundenen „Wairuna" zu forschen. „Winslow" mußte völlig vernichtet werden. Die Geschütze des „Wolf" begannen zu feuern. Stundenlang wurde der zähe Schoner bombardiert.

Als ich einmal nach unten mußte, bemerkte ich, daß im Zwischendeck bei jeder Salve der Geschütze Rost und Niete von den Wandungen sprangen. Bei den Abschüssen krachte es, als wenn ein Riese mit Brechstangen auf einem Stahlkasten trommelte.

Planke für Planke fiel die „Winslow" unter den Granaten auseinander. Als „Wolf" in der Dämmerung das Feuer einstellte, schwamm der Schoner, nach etwa vierzig bis fünfzig Treffern, immer noch. Völlig zertrümmert, in hellen Flammen, trieb er langsam dem Strand zu, während „Wolf" die Inseln endgültig verließ. Sein Kurs wies in die Tasmansee.

4

Ein Minenleger bei der Arbeit

Das brennende Wrack wurde zuletzt dort gesehen, wo „Wairuna" vor ihrer Kaperung um die Klippen gedampft war. Nerger wollte jetzt wohl nach Neuseeland; er führte sein Schiff denselben Weg, den „Wairuna" kurz vorher gekommen war.

Sich nach diesen Wochen des Liegens und Wartens bei der Insel wieder auf hoher See zu befinden, die Maschinen wieder zu hören und das Wiegen des Schiffes zu spüren, war eine Erlösung. Besonders befreiend war der Gedanke, daß das Kaperschiff jetzt einem bestimmten Ziel zustrebte und wir Gefangenen gewiß bald genauer erfuhren, was uns blühte.

Nach Ansicht der meisten (deren Richtigkeit sich bewies) führte Nerger sein Schiff in die Tasmansee, um dort Minenfelder zu legen. Eine schwierige Aufgabe. Die Kenner dieses Seegebietes hielten es für ganz unmöglich, daß „Wolf" die belebten Fahrstraßen dort unbemerkt passieren könne. Wenn er gesichtet und gemeldet wurde, war die baldige Verfolgung durch feindliche Kreuzer so gut wie

sicher. Daher glaubte fast jeder an Bord, Mannschaft wie Gefangene, daß „Wolf" jetzt, nach dem Verlassen der Sonntagsinsel, seine letzte Fahrt antrete.

Abends konnte man im Gefangenenlager Studien machen. Die Leute von der „Wairuna" lagen halbnackt auf Kistenbrettern und alten Matten. Schweiß tropfte in der dumpfen Hitze von ihren Leibern und rieselte in dünnen Linien über die stählernen Bodenplatten. Erst vor kurzem hatten diese Männer an Bord der „Wairuna", die jetzt auf dem Meeresgrunde lag, gute Verpflegung, bequeme Kammern, Tabak und – ihre Freiheit gehabt. Hier aber bot sich ihnen nur die Aussicht auf ein Ende mit Schrecken. Und doch hatten sie auf der „Wairuna" viel mehr geknurrt und gemurrt als in ihrem Gefängnis. Obwohl Anlaß genug vorhanden war, klagte hier nicht einer; man machte über die Strapazen und Leiden sogar ständig Witze.

Abends gab es Ersatzkaffee und trockenes Brot. Jeden Augenblick konnte uns eine Explosion ins Jenseits befördern, aber weder über diese Gefahr noch über die mangelhafte Nahrung hörte man Klagen.

Als der Offizier der Gefangenenwache, noch am selben Abend, das Verschwinden von Steers und Clelland bemerkte, war der Teufel los. Während das Schiff noch vor Anker lag, hatte man die Appelle bei uns nur oberflächlich abgehalten, so daß die anderen Gefangenen leicht die Namen Fehlender mitnennen konnten. Jetzt aber, auf hoher See, da die Mannschaft nicht mehr mit der Kohle oder Ladung beschäftigt war, wurde die Disziplin wieder schär-

fer. Wir hörten plötzlich bei den Wachen auf Deck ein unruhiges Hin und Her, und auf einmal kam durch das kleine Luk der Leutnant von Auerswald die Treppe zu uns heruntergeklappert.

Dieser junge Leutnant, ein echt preußischer Offizier, glich dem deutschen Kronprinzen. Obwohl jünger als dieser, trat er ebenso flott und herrisch auf. Er vermochte selbst auf der steilen Treppe seine Haltung zu wahren, was bestimmt ein Kunststück war. Seine goldbetreßte Uniform war fleckenlos, der hohe Kragen so steif und fest, daß er nicht den Hals drehen konnte.

Mit energischen Schritten stelzte der glitzernde junge Mann an den Gefangenen entlang, die sich bei seinem Erscheinen in zwei Gliedern aufstellen mußten. Mit mehreren Wachtposten im Rücken begann er die Namen aufzurufen und in der Liste anzukreuzen. Als er Steers aufrief, blieb es still; ebenso bei dem Namen Clelland, den er, schon ärgerlich, folgen ließ. Bei der Feststellung, daß zwei Mann fehlten, war es aus mit der Würde des Leutnants von Auerswald. Ein gewaltiges Donnerwetter, wie es damals gewissermaßen zum deutschen Offizier gehörte, fuhr über uns hin.

Wie man das deutsche Volk ruhig und phlegmatisch nennen konnte, ist jedem, der unter Deutschen gelebt hat, rätselhaft. Kann man auch nicht einfach sagen, daß ein bestimmtes Temperament für ein ganzes Volk Geltung hätte, – Tatsache ist, daß der Deutsche im allgemeinen in der Erregung weit lebhafter wird als der Italiener. Vielleicht hatte es dieser Leutnant im Fluchen noch nicht ganz

so weit gebracht wie Kapitän Nerger, der im Zorn unnachahmlich war. Immerhin verdienten seine Versuche alle Anerkennung. Er lief nach oben und kam wieder herunter, tobte und brüllte, verwünschte uns auf deutsch und englisch, unter wilden Gesten. Seine Augäpfel traten aus den Höhlen, während er mit überschnappender Stimme schimpfte und schimpfte. Dann eilte er noch einmal an Deck, holte sich Rat bei den Vorgesetzten, stürmte abermals nach unten und stellte sich wieder zwischen die Wachen, um die letzte Breitseite abzufeuern. (Die Posten hatten die ganze Zeit regungslos dagestanden.)

„Das ist ja toll, einfach unerhört!" begann der Offizier in seinem holprigen Englisch. Er schwitzte jetzt schon, und seine schöne Uniform verunzierten Flecke. „Bisher sind Sie hier nicht Gefangene gewesen, sondern Gäste der deutschen Admiralität!" (Hier sperrten die angetretenen „Gäste" verblüfft den Mund auf.) „Es ist eine Ruppigkeit sondergleichen, als Gast einfach auszurücken! Jetzt werden Sie nicht mehr als Gäste behandelt, sondern als Gefangene, verstanden!? Sie bleiben jetzt vier Wochen hier unten. Vier Wochen kommt kein Bein an Deck!" Damit schritt er zur Treppe, blieb aber gleich noch einmal stehen, für die letzte Salve vor seinem Abgang. „Es ist eine Ungezogenheit! Unglaublich! Ich werde euch ausreißen lehren, ihr Bande!"

Als von Auerswald durchs Luk nach oben verschwand, wie ein Schauspieler von der Bühne, wollten die Gäste, die nun keine mehr waren, sich vor Lachen ausschütten. Kapitän Trudgett von der „Winslow" bölkte los wie ein

Nebelhorn. Er war zum erstenmal seit dem Verlust seines Schoners wieder glücklich.

Immerhin, ein vierwöchiger Aufenthalt im Zwischendeck, ohne frische Luft, war nicht zum Lachen, wie wir noch merken sollten. Leutnant von Auerswald bekamen wir längere Zeit nicht mehr zu sehen.

Kapitän Nerger war über die Flucht der zwei Gefangenen sehr erzürnt. Mußte er doch mit der Möglichkeit rechnen, daß sie die Sonntagsinsel erreicht hatten, von wo sie das erste passierende Schiff auf die Spuren des „Wolf" lenken konnten. Der Kommandant machte von Auerswald zum Vorwurf, daß er nicht strengere Aufsicht geführt und durch seine Nachlässigkeit eine rechtzeitige Suche nach den Verschwundenen vereitelt habe.

An jenem 25. Juni, als der Kaper mit halber Fahrt an der Nordspitze von Neuseeland entlangzog, herrschte auf der Tasmansee rechtes Winterwetter, mit Regenböen und kabbliger See. Das Schiff wartete außer Sicht von Land auf die Dämmerung, um sich dann, zum Legen der ersten Minensperre, mehr der Küste zu nähern.

Ein sehr seetüchtiges Schiff, dieser „Wolf". Bei der Fahrt gegen die harte See bewegte er sich so gleichmäßig wiegend wie ein Schaukelstuhl.

Die Gefangenen unter Deck waren trotz ihrer gefahrvollen Lage ruhig und vergnügt. Sie lagen faul herum, rauchten und unterhielten sich, während „Wolf" langsam die Küste entlangstrich. Ohne es zu wissen, halfen sie mit, Geschichte zu machen. Es geschah jetzt nämlich zum erstenmal, daß ein feindliches Kriegsschiff neuseeländische Gewässer befuhr. Überdies stellte die geplante Minensperre nicht nur die erste Kriegshandlung in den Gewässern um Neuseeland dar, sondern bildete gleichzeitig auch den von England am weitesten entfernten Seekriegsschauplatz.

An jenem Tage durfte keiner von uns das Zwischendeck verlassen. Die stählerne Kappe über dem Luk, das den einzigen Ausgang bildete, war fest verkeilt, so daß wir wie Tiere im Käfig saßen.

„Wolf" hielt sich so weit von Land, daß er vom Leuchtturm auf dem Kap nicht gesichtet werden konnte. Den ganzen Tag, während er auf und ab kreuzte, traf der Minentrupp seine Vorbereitungen für die Nacht. Wir konnten hören, wie man über uns auf Deck die Schienen festmachte, die vom Luk des Minenlagers nach zwei Türen im Heck führten. Wenn die Minen fallen sollten, wurden diese Türen, die dicht über der Schraube lagen, geöffnet.

In der Minenkammer konnten wir den aufsichtführenden Offizier und seine Leute beim Herrichten der Minen und Kabel beobachten. Den ganzen Tag drängten wir uns abwechselnd an die Zwischenwand, die uns von dem Minenraum trennte, um alles recht genau zu sehen. Obwohl „Wolf" so kräftig gebaut war, blieb die Tätigkeit seiner Geschütze nicht ohne Wirkung auf ihn selbst. Aus dem Schott zwischen den beiden Laderäumen, also unserem Lager und dem Nachbarraum, waren viele Nieten herausgeplatzt. Durch die so entstandenen Löcher hatten wir guten Überblick. Unheimlich, starr und schwarz, standen die Minen vor unseren Augen.

Während des Kreuzens vor dem Nordkap wurde der Funkspruch aufgefangen, daß zwei Tage vorher der Dampfer „Mongolia" in der Nähe von Bombay auf eine Mine gelaufen sei. Also auf eine Mine vom „Wolf". Da mußte jeder Gefangene, auch der harmloseste, daran denken, wieviel Tod und Zerstörung die Minen dort, und noch eine Menge andere, inzwischen bereits verursacht hatten, und was sie noch alles verursachen würden.

„Wolf" schleppte die schwarze Todessaat jetzt bis in den fernen Pazifik, wo sie solche Ernten bringen konnte wie etwa jene Minen bei Dover, wo der Dampfer „Maloja" dicht vor der Küste mit vielen Menschen gesunken war. Erst wenige Monate zuvor hatte sich das entsetzliche Unglück mit der „Laurentic" zugetragen, die vor der irischen Küste auf eine Mine lief, wobei dreihundertfünfzig Menschen umkamen, die ertranken oder in den Booten erfroren. Nebenbei gingen fünf Millionen Pfund an Bargeld mit in die Tiefe. Im Mittelmeer war die „Britannic" (vor dem Bau der „Queen Mary" das größte Schiff Englands, 50 000 Tonnen) einer Mine zum Opfer gefallen. Dasselbe Schicksal ereilte ein Jahr früher bei den Orkneys die „Hampshire", mit der Lord Kitchener unterging. Und Dutzende von anderen Schiffen, auch Lazarettschiffe, Postdampfer und Kreuzer, waren durch Minen vernichtet worden.

Wir beobachteten da nun, hilflos in der Enge sitzend, wie die Höllenmaschinen zurechtgemacht wurden, die vor unserem Heimathafen ausgeworfen werden sollten, um unseren Freunden den Tod zu bringen und unsere Schiffe zu

zerstören. Ein abscheulicher Gedanke – vom Einsatz unseres eigenen Lebens ganz zu schweigen.

Ich möchte die Minen vom „Wolf" kurz beschreiben, in der einfachen Sprache des Laien. Es waren große Metallkugeln, größer als ein Hundertliterfaß, die, wie schon erwähnt, in becherförmigen Behältern aufgestellt und mit aufgerollten Drahtseilen an den Untersätzen befestigt waren. Unter diesen saßen kleine Räder, so daß der ganze Apparat auf Schienen bewegt werden konnte. Wenn die Mine sank, wirkte der schwere Metallbehälter wie ein Anker, und das Drahtkabel rollte ab, bis die Mine in bestimmter Tiefe schwimmen blieb; durchschnittlich auf $4^1/_2$ Meter, damit nur größere Schiffe aufliefen. Für kleinere Fahrzeuge wollte man keine Minen verschwenden, zumal bei flacherer Anlage das Feld auch leichter entdeckt werden konnte. Die Minenkabel brachen häufig. Dann stieg die Mine an die Oberfläche und trieb mit der Strömung. Solche Treibminen waren für die Schiffahrt ebenso gefährlich wie die verankert liegenden[14]. Mine und Verankerung wogen zusammen ungefähr eine halbe Tonne. Die Mine enthielt etwa drei Zentner Dynamit oder andere hochexplosive Stoffe. Britische Minen waren meist kleiner. Durch einen luftleeren Raum im Innern hielt die Mine sich schwimmend. Auf ihrem Deckel befanden sich eine Anzahl kurzer Hörner, etwa fünfzehn Zentimeter lang. Brach ein Horn ab, wozu ein kräftiger Stoß genügte, so setzte eine Säure in der Mine eine Batterie in Gang, die die Sprengstoffladung entzündete.

Kehren wir zu „Wolf" zurück, wie er sich in jener Nacht

der Küste näherte, um im Stillen Ozean seine ersten Minen abzuladen. Auch in der Dunkelheit kreuzte er weiter beim Nordkap. Kein Lichtschimmer zeigte sich an Deck. Nerger hielt sein Schiff noch lange weit draußen, bevor er an die Küste lief. Zum Minenlegen war das Wetter geradezu ideal. Bei der diesigen Luft und den häufigen Regenschauern war der abgeblendete Kreuzer selbst auf nur wenige hundert Meter nicht auszumachen. Gegen zehn Uhr stand „Wolf" auf die Küste zu. Wir hörten, wie die Minentüren im Heck geöffnet und die Schienen verlängert wurden; um so viel nämlich, daß die Minen bis übers Heckbord hinausrollen konnten. Nun wurden sie, eine nach der anderen, durch einen Aufzug an Deck geschafft, nach achtern geschoben und fallengelassen. Die Dinger heil über Bord zu bringen, war eine kitzlige Sache. Wäre eins der Hörner gebrochen oder nur angeschlagen worden, wenn eine Mine hart hinter dem Schiff auf die Wasserfläche fiel, so hätte „Wolf" sein Leben beschlossen. Im Achterschiff lagen außerdem Granaten. Durch ihre Explosion wären auch die übrigen Minen mit hochgegangen [15].

Das Schiff lief mit voller Kraft. Vier oder fünf Minen wurden jetzt schnell hintereinander ausgeworfen. Die nächste Gruppe eine Strecke entfernt. Soweit wir beobachten konnten, wurden sämtliche Minen zwischen dem Nordkap, dem Kap Maria van Diemen und den Three Kings gelegt. Letzteres ist die Felsengruppe im Nordwesten der beiden anderen Kaps, den Seefahrern auf der Tasmanischen See wohlbekannt. Die für hier bestimmten Minen zu legen, etwa fünfundzwanzig, dauerte Stunden.

Bis gegen drei Uhr morgens manövrierte das Schiff hin und her und verstreute sie über ein weites Gebiet. Schon lange vor dem Abwurf der letzten waren die meisten Gefangenen eingeschlafen. Eine Weile hatten wir noch gehorcht, wie die Dinger über uns hinrollten und ins Meer plumpsten, doch schließlich hatte das stetige Schwingen der Hängematten beim Schlingern des Schiffes uns eingeschläfert. Zwei Mann aber blieben wach und zählten genau alle Abwürfe. Zunächst Rees, der Zweite Offizier der „Wairuna". Er saß in seiner Hängematte neben mir und machte auf einem Stück Papier für jede Mine einen Punkt. Rees sollte durch seine Hartnäckigkeit unseren Marinebehörden später noch sehr nützlich werden, oder wäre ihnen, besser gesagt, nützlich geworden, wenn die Behörden die Einzelheiten, die er ihnen mitteilte, richtig ausgewertet hätten. Solange Rees sich an Bord befand, lag er nachts stets wach und zählte die Minen. Er sollte früher nach Hause kommen als die meisten anderen.

Rees war nämlich, bevor der „Wolf" den Atlantik wieder erreichte, schwer krank geworden und wurde, als die Gelegenheit kam, auf einen spanischen Dampfer gebracht, den der „Wolf" noch kaperte. Auf dieses Schiff ließ Kapitän Nerger außer den Frauen auch die Männer über siebzig und die Jungen unter fünfzehn sowie eine Anzahl Kranke schaffen. Nerger durfte bei seinem Kriegshandwerk keine Weichheit aufkommen lassen, selbst wenn sie ihm nähergelegen hätte als es der Fall war. Trotzdem nahm er, ein Mann von eiserner Willenskraft und anständiger Gesinnung, überall Rücksicht, wo es ging. Wie

er dadurch bewies, daß er die Frauen, Kinder und Greise von seinem Schiff entfernen ließ, wo ein plötzlicher furchtbarer Tod sie jederzeit ereilen konnte.

Der Kohlendampfer strandete, als er „Wolf" nach Deutschland folgen wollte, an der dänischen Küste. Rees konnte sich an Land in Sicherheit bringen und erreichte schließlich England. Er bekam für seine Notizen über die Zahl der Minen und ihre ungefähre Lage eine Auszeichnung. Ein Teil jener Minen wurde allerdings nicht unschädlich gemacht, so daß noch Monate nachdem unsere Marinebehörden durch Rees unterrichtet worden waren, der Dampfer „Wimmera" auflief. Gewiß haben unsere Marineämter eine triftige Ausrede, warum das Minenfeld am Nordkap nicht rechtzeitig geräumt worden ist, aber der einfache Seemann findet, auch beim besten Willen, keine Entschuldigung dafür.

Der andere, der über die Minen wachte, war der Franzose Martin, der Steuermann des Vollschiffs „Dee". Auch er hielt genaue Aufzeichnungen aller Ereignisse sorgsam versteckt. Sein großer Haß richtete sich nach zwei Seiten: gegen seinen Schiffer, den alten Rugg, und alles Deutsche. Ich höre ihn noch, wie er in jener Nacht, mit einer roten Schlafmütze über den Ohren in seiner Hängematte liegend, die wildesten Flüche murmelte. Er verfluchte Nerger, den „Wolf" und die ganze Besatzung und zählte, unaufhörlich schimpfend, die Minen, indem er in einen Bindfaden für jede einen Knoten machte. Mit der Mütze, seinen französischen Flüchen und dem Bindfaden kam er mir vor wie Madame Defarge, die reizende alte Dame in

dem Buch "A Tale of Two Cities", die gleichsam alle ihre Bekannten, die sie unters Henkersbeil wünschte, mit in ihre Handarbeit strickte.

Meine letzten Eindrücke der Nacht vor dem Nordkap waren die langen Reihen schwingender Hängematten in der trüben Beleuchtung, das Knistern des Papiers, auf dem Rees schrieb, Martins ununterbrochenes Schimpfen und das Gerummel der kleinen Räder, wenn oben die Minen über die Geleise polterten.

5

In der Tasmansee

Nach dem Minenlegen beim Nordkap dampfte „Wolf" zwei Tage auf Südkurs an der Westküste Neuseelands entlang. Das Schiff lief bestenfalls elf Meilen, jetzt aber weniger als zehn. Während des Aufenthalts an der Sonntagsinsel waren die Maschinen behelfsmäßig ausgebessert worden, doch hätte „Wolf", nach fast sieben Monaten Fahrt, eigentlich ins Dock gemußt. Der starke Bewuchs an seinem Rumpf verringerte die Geschwindigkeit mehr und mehr.

Auf dem gegenwärtigen Kurs war er in einiger Sicherheit, da in jenem Küstengebiet der Schiffsverkehr sehr mäßig ist. Außerdem sicherte er sich noch durch möglichst weiten Abstand von Land. Und aus Vorsicht durften von der Besatzung nur wenige Mann sich an Deck aufhalten, während die Gefangenen überhaupt nicht nach oben kamen. Wir konnten nur gelegentlich einen Blick über See werfen. Man hat später die Frage gestellt, wie es möglich gewesen sei, daß wir Gefangenen so genau über die Bewegungen des Schiffes unterrichtet waren, zumal wir doch, sobald

etwas Wichtiges geschah, im Zwischendeck eingeschlossen saßen. Schon als Rees mit seinen Nachrichten in England eintraf, wurden seine Kenntnisse auf den amtlichen Stellen bezweifelt. Das Wissen der Gefangenen um den Schiffsort ist leicht zu erklären: ein paar waren als alte Segelschiffer daran gewöhnt, ihren Kurs oft ganz primitiv zu ermitteln, und verstanden es großartig, ohne Instrumente zurechtzukommen. Ein gelegentlicher Blick auf die Sonne oder die Sterne und eine ungefähre Ahnung von der Umdrehungszahl der Schraube genügten diesen Erfahrenen, selbst im geschlossenen Laderaum den Schiffsort fast ebensogut zu bestimmen wie der Kommandant auf der Brücke. Diese groben Positionsangaben konnten wir, wenn neue Gefangene kamen, uns bestätigen lassen oder verbessern. Wir hatten in unserem Lager sogar mehrere Seekarten versteckt, auf denen der ungefähre Kurs des „Wolf" laufend eingezeichnet wurde. Eine Karte besaß der alte Martin, eine zweite Kapitän Mackenzie, der Erste Offizier der „Wairuna". Da Mackenzie, wie wir alle, bei der Einlieferung durchsucht worden war, verstanden wir nicht, auf welche Weise er die Karte hatte einschmuggeln können. Einerlei: sie wurde uns während der ganzen Kreuzfahrt bei der Schätzung des Kurses nützlich.

Damals, am 27. Juni 1917, bestand über den Schiffsort bei uns kein Zweifel. Wir konnten nämlich morgens beim Waschen doch einiges von der Umgebung sehen. Fern an Backbord ragte schneebedeckt der steile Mount Egmont empor. Eins der schönsten Landschaftsbilder im südlichen Stillen Ozean. Die Stadt New Plymouth am

Fuße des Berges war noch nicht zu erkennen, doch der Bergkegel deutlich sichtbar. Neuerdings hat der Mount Egmont noch besondere Bedeutung gewonnen. Sein nahezu vollkommener Kegel (sehr ähnlich dem allgemein bekannten, oft photographierten Fujijama) bildet für die von Australien kommenden Flieger die erste Landmarke auf Neuseeland. Sein scharfer Umriß macht den Berg zum besten Luftrichtpunkt an jener Küste.

Nach der Umrundung von Kap Egmont änderte „Wolf" oft seinen Kurs, wie wir an den Bewegungen der Rudermaschine feststellen konnten. Jetzt wurden wir etwas unsicher über die Position des Schiffes. Wir vermuteten, daß „Wolf" auf die Cookstraße zusteuerte.

Dieser verkehrsreiche, wichtige Schiffsweg trennt die zwei Hauptinseln Neuseelands. Hier laufen die Routen von und nach Australien zusammen. Viele Küstenfahrzeuge kreuzen dort. Im Kriege erschienen in der Straße auch Truppengeleitzüge, die von Wellington nach England gingen. Wollte Nerger in der Cookstraße Minen legen, so war das an sich kein schlechter Plan.

Als „Wolf" jetzt dicht an die Küste ging, hätte mancher Gefangene wohl gern versucht, zum Strande zu schwimmen, wenn es nur möglich gewesen wäre, an die Reling heranzukommen. Doch dazu fand keiner Gelegenheit. Nerger paßte sehr scharf auf, daß sich ein Vorfall wie bei der Sonntagsinsel nicht wiederholte. Wenn wir uns zum Waschen unter der Schanz aufhalten durften, waren die Posten angewiesen, sofort zu schießen, sobald einer Miene machen sollte, die enge Absperrung zu verlassen. Die Disziplin war selbstverständlich immer streng, doch wenn wir in Küstennähe waren, durften stets nur zwei oder drei Mann gleichzeitig den Waschplatz benutzen, wo sie genau beobachtet wurden.

Außer dem Posten im Zwischendeck standen auch noch mehrere oben an der Treppe. Wenn es uns gelungen wäre, im gemeinsamen Vorstoß diese Wachen zu überrennen, hätten uns Maschinengewehre unter Feuer genommen, die vom Bootsdeck aus die Aufgänge des Achterschiffs bestreichen konnten.

Nach dem Passieren von Kap Egmont wurden die Wachen aus unserem Lager abgerufen und das Luk über uns dichtgemacht, so daß wir nach keiner Richtung hin ausbrechen konnten.

Die Nacht senkte sich nieder, und alles wiederholte sich genau wie zwei Abende vorher beim Nordkap. Nur daß die Spannung der Besatzung noch größer erschien. Aus der Einfahrt zur Straße konnte ein Schiff sich natürlich nicht so leicht auf das offene Meer zurückziehen: der Wasserweg hier war viel belebter als die Gegend beim Nordkap, so daß „Wolf" sich nur schwer verbergen konnte, zumal Nerger beabsichtigte, ein größeres Minenfeld zu legen. Das Unternehmen ging daher allen, Besatzung wie Gefangenen, mehr an die Nerven. Durch die Nietlöcher im Schott sahen wir wieder dieselben Bilder: wie die Kabel an den Verankerungen befestigt und die Minen in den Aufzug gepackt wurden. Wieder begannen von zehn Uhr ab die Minen übers Deck zu donnern. Die Anlage des Feldes schien schwierig zu sein, denn das Schiff änderte

vier Stunden lang fortwährend den Kurs und fuhr Schlangenlinien. Erst nach zwei Uhr plumpste die letzte Mine von den fünfundvierzig, die „Wolf" hier auswarf, in die See.

Auch bei uns im Lager erlebte man wieder die gleichen Szenen, dieselben Geräusche und Gerüche: die dichten Reihen der Hängematten, die mit dem Schiff hin und her schaukelten, das Schnarchen, Husten und Gespucke der buntgewürfelten Gesellschaft, die körperlichen Ausdünstungen der vielen Männer auf engem Raum. Rees kritzelte mit seinem Bleistift, und Martin sah wie ein Seeräuber aus, wenn er fluchend die Minenzahl in den Bindfaden knotete. Seine Schimpfwörter waren in letzter Zeit noch gemeiner geworden. Wir hatten von seinen Lieblingsflüchen schon eine stattliche Anzahl gelernt und uns dabei überzeugen können, daß Französisch in ordinärer Tonart eine sehr bildreiche Sprache ist. Wir wurden auch immer reizbarer, denn jene Nacht in der Cookstraße war viel schlimmer als der Abend, an dem „Wolf" zum erstenmal Minen legte. Vielleicht trug das blaue Licht dazu bei, das bei uns brannte und einen unheimlich toten Glanz über alles warf. Sämtliche Lampen auf dem Schiff waren blau, weil diese Farbe aus der Ferne am schlechtesten zu sehen ist. Anfangs hatten wir weiße Birnen, die jedoch der Sicherheit halber inzwischen längst abgenommen waren. Es mag ja übertrieben klingen, aber: wer es nicht mitgemacht hat, kann sich gar nicht vorstellen, wie sehr eine blaue Raumbeleuchtung an die Nerven geht. In dem gräßlichen Licht sahen wir aus wie lebende Leichen. Jeder fand seine

Nachbarn scheußlich verändert und studierte sie mit einer wahrhaft gespenstischen Neugier. Es war nicht gerade nervenstärkend.

Als wir dann am anderen Morgen aus den Hängematten krochen, waren wir natürlich begierig, über die Ereignisse der Nacht etwas zu erfahren. Die Schiffsbewegung sagte uns, daß wir wieder in offener See liefen. Ein Blick auf die Sonne durch die etwas geöffneten Lukendeckel belehrte uns, daß „Wolf" auf fast genau westlichem Kurs lag, also in Richtung zur australischen Küste.

Bald erfuhren wir auch, sozusagen tropfenweise, Neues von oben. Einige Stewards, die uns das Frühstück zuteilten, wußten immerhin so viel, daß wir die ungefähre Lage des neuen Minenfeldes schätzen konnten. Im übrigen brachten sie uns sehr wenig: das übliche Frühstück, ein paar Kannen Kaffee und etwas Schwarzbrot. Durch die Geschwätzigkeit eines Kochs erfuhren wir dann Näheres über einen gewissen Leuchtturm, der den „Wolf" bei der Minenarbeit aus der Ferne angeblinkt hatte. Wir fanden, daß die Beschreibung des Turmes auf das Feuer von Kap Farewell paßte.

Durch die auf mehrere Felder verteilten fünfundvierzig Minen wurde ein großes Seegebiet unpassierbar gemacht. Kap Farewell ist die Nordwestspitze der südlichen Insel von Neuseeland, und der westliche Ansteuerungspunkt für die Cookstraße. Hier waren die Minen als Fallen für die zwischen Australien und Neuseeland verkehrenden Schiffe ausgezeichnet gelegt. Es ging jedoch auf dieser Sperre nur ein einziges Fahrzeug zugrunde: der englische Frachtdampfer

„Port Kemble", ein wertvolles Schiff mit besonders wertvoller Ladung. War der Verlust für die Reeder auch schwer, so bedeutet es, im großen gesehen, nicht sehr viel, daß auf diesem belebten Track in einem so breiten Minenfeld nur ein Schiff auflief.

„Wolf" hatte sich nun, nachdem das zweite Unternehmen durchgeführt war, unentdeckt von der Küste Neuseelands entfernt und zog in australischem Gewässer quer durch die Tasmansee. Eine abenteuerliche Kreuzfahrt, wie im Roman. Da zog ein Schiff in der Richtung auf Sydney, das aussah wie ein schlichter Dampfer mit entsprechender Besatzung, in Wahrheit aber als kampfstarker Kreuzer seit Monaten die Meere ringsum unsicher machte. Bei Alarm konnte „Wolf" in knapp einer Minute seine gefährlichen Waffen, die Kanonen, Torpedos und alles moderne Zubehör, in Tätigkeit setzen. Nur sein Seeflugzeug nicht. Denn das lag auseinandergenommen unter dem Zwischendeck verstaut, weil es in diesem belebten Gebiet das Schiff zu leicht verraten hätte. Von diesem geheimnisvollen Schiff war selbst der Name nur der eigenen Besatzung und wenigen in der Heimat bekannt. Das neuzeitliche Piratenschiff trug den Krieg bis zum fernsten Erdteil, den noch kein Feind aufgesucht hatte.

Die Überfahrt dauerte fast sechs Tage. „Wolf" hatte das Kap Farewell am 26. Juni 1917 frühmorgens verlassen. Die folgenden Tage verlebten Mannschaft und Gefangene in hoher Spannung. Es gab häufig Alarm. Beim ersten Anzeichen von Rauch in der Ferne wurde das Schiff bis ins kleinste gefechtsklar gemacht. Nur blieben die Geschützmannschaften zunächst noch verborgen, und die Fallklappen, die die Geschütze und Torpedorohre maskierten, wurden noch nicht niedergelassen. Da Trompetenschall auf See meilenweit zu hören ist, wurden als Alarmsignal nur Klingeln verwendet.

Der Kurs, den „Wolf" vom Kap Farewell nach Gabo steuerte, lag zwischen den Dampfertracks Wellington-Sydney und Wellington-Melbourne. Obwohl er die Hauptverkehrsstrecken mied, mußte die Besatzung sich stets in Gefechtsbereitschaft halten. Es wurde aber nicht versucht, eins der Handelsschiffe, die in großer Zahl in der Ferne gesichtet wurden, zu belästigen. Hier etwa ein Schiff anzugreifen, wäre auch recht töricht gewesen, da „Wolf" dann sehr bald entdeckt werden mußte, und nicht schnell genug lief, um auf längerer Strecke einem Verfolger zu entkommen. Nerger war nur darauf bedacht, seine australische Sperre zu legen und „Wolf" aus der Tasmansee wieder heil herauszusteuern.

Bei Annäherung an die australische Küste benahmen sich die Gefangenen erstaunlich ruhig. Wenn man bedenkt, wie viele Rassen und Arten sich an Bord befanden, und daß die meisten weder Erziehung noch Schiffsdisziplin kannten, höchstens die lässige Ordnung des Trampschiffs, dann muß man ihre kühle Haltung damals und während der ganzen Kriegsfahrt bewundern.

Eine Panik im Zwischendeck hätte entsetzliche Folgen gehabt. Handgranaten, heißer Dampf, und Qualm und Gas hätten alle getötet. Es muß anerkannt werden, daß jeder Gefangene, ob weiß oder farbig, sich darüber klar

war, daß Ruhe „erste Bürgerpflicht" sei. Und alle handelten entsprechend, mochte die Lage noch so kritisch sein. Erstklassige Seeleute hätten sich kaum besser benommen als diese unerzogenen Menschen. Selbst als einmal ein deutscher Posten, dem die Nerven durchgingen, seinen Revolver in die dichten Reihen der Hängematten abfeuerte, verlor von den Gefangenen keiner die Ruhe. Eine einzige falsche Bewegung hätte da zur Katastrophe geführt.

Die Verpflegung, die wir während der Fahrt durch die Tasmansee bekamen, erhielt uns am Leben; mehr ist über sie nicht zu sagen. Daß sie so knapp und nicht besser war, war keineswegs Schuld des Kommandanten. Ein Schiff kreuz und quer durch die Meere zu führen und für fünfhundert Menschen stets das tägliche Brot zusammenzubringen, ist gewiß keine leichte Sache.

Wir lebten fast nur von Schwarzbrot und Kaffee, den wir zweimal täglich bekamen. Mittags gab es gewöhnlich Reis mit ein wenig Konservenfleisch oder gedämpfte Kartoffelflocken. Das Schwarzbrot war nicht immer schwarz, sondern manchmal bläulich und klebrig und mit Schimmel durchsetzt. Und diese Kartoffelflocken! Na, es gab ja im Kriege ein Wort, das die Propaganda auf beiden Seiten oft gebrauchte: das Wort „schrecklich". Mir scheint, daß der Höhepunkt des Schreckens jener deutsche Chemiker war, der seinen Landsleuten beibrachte, wie man Kartoffeln gedörrt aufbewahrte. Gekocht sah dieses Zeug etwa aus wie aufgewärmter Superphosphat und roch auch so.

Am Morgen des sechsten Tages nach der Abfahrt von Kap Farewell – am 3. Juli – begannen wieder die uns

schon vertrauten Vorbereitungen an den Minen. Das Schiff mußte gegen Abend in die Nähe der Küste von Neusüdwales kommen. Über uns waren die Luken dicht, doch schon unsere Beobachtungen durch die kleinen Löcher im Schott zeigten uns, in welcher Erregung die gesamte Mannschaft war. Auch wir waren natürlich aufgeregt.

Es ist für die deutsche Besatzung bestimmt keine Schande, wenn ich sage, daß sie erregt war. Befanden sich doch diese Männer schon sieben Monate zwischen Stapeln von Minen, auf einem Schiff, das sich überall verstecken mußte, weil aus allen Richtungen Feinde nach ihm fahndeten, um es zu vernichten. Und ein Ende mit Schrecken schien unvermeidlich.

Diese Deutschen waren feine Kerle, die es mit unseren Seeleuten in jeder Beziehung aufnehmen konnten. War es nicht ein schlechtes Zeichen für die Zivilisation, daß die beiden seetüchtigen Völker einander durch Krieg ausrotten wollten, nur infolge politischer Spitzfindigkeiten? Und was soll man sagen, wenn jetzt, zwanzig Jahre nach den Ereignissen, über die ich berichte, wieder ein solcher Vernichtungskrieg jeden Augenblick losbrechen kann!

Für die Unruhe auf dem „Wolf" gab es gerade in jenen Tagen Gründe genug. Aus aufgefangenen Funknachrichten wußte man, daß in den Meeren um Australien britische und japanische Kreuzer gemeinsam operierten. Wenn die Minen bei Neuseeland inzwischen schon wirksam geworden waren, mußten die Gegner auch bald darauf kommen, daß in der Tasmanischen See ein Minenleger tätig war. Die wichtige Route Sydney–Melbourne wäre in diesem Fall zuerst von feindlichen Kriegsschiffen abgesucht

worden. Auch ohne die Entdeckung des Minenfeldes mußte der Deutsche damit rechnen, daß die Strecke stark bewacht wurde, weil jetzt auch japanische Kreuzer dort Truppentransporte schützen halfen.

Längs der Küste lief eine mäßige See. „Wolf" hielt sich tagsüber weit draußen. Stundenlang wurden bei Tageslicht wieder Minen hergerichtet und an Deck geschafft. Das ganze Achterdeck lag voll. Bei der hohen Dünung war die Arbeit mit den Minen äußerst gefährlich; wäre nur eine unglücklich gekippt, so hätten die dicht gelagerten „Eier" in gewaltigen Explosionen das ganze Schiff in Stücke zerrissen.

Jener Nachmittag vor Kap Gabo kommt selbst mir, der ich dabei war, in der Erinnerung unwirklich vor. Wie entsetzt wären wohl in Sydney und Melbourne die Menschen gewesen, hätten sie gewußt, daß hier ein Schiff nur auf die Dunkelheit wartete, um den wichtigsten Seeweg Australiens durch Minen zu sperren.

In der Dämmerung näherte „Wolf" sich der Küste, und um neun Uhr fielen die ersten Minen. Das Schiff, das zwischen dem Kap Howe und dem Leuchtturm von Gabo lavierte, war natürlich abgeblendet. Es fuhr mit der äußersten Kraft. Wir konnten die hastigen Befehle des Offiziers bei den Minen hören, als die ersten übers Heck gestürzt wurden. Das andauernde Poltern der Räder verkündete uns, daß man immer mehr Minen nach hinten brachte. Bei uns war es sehr still, Lachen und Schwatzen war uns vergangen. Wohl versuchten wir uns zu unterhalten, aber keiner hörte dem anderen zu. Unsere Ohren lauschten angestrengt auf

das Dröhnen eiliger Schritte oben und das Krachen der Seitenklappen, – die Zeichen also, daß es losging.

Auf einmal ertönten diese Geräusche! Die Minen, fünfundzwanzig Stück, waren in knapp einer Stunde alle abgeworfen worden. Nun klappten die tarnenden Stahlwände hart gegen den Rumpf. Wir hörten das Ausschwenken der Geschütze. „Wolf" stand gefechtsklar, ganz ohne Maske. Und trug noch immer Minen bei sich.

Keiner von uns bewegte sich. Oben blieb es nun, wie wir wußten, bis zur Feuereröffnung still. Stumm warteten wir. Zu hören war nur das dumpfe Klopfen der Maschinen und das unterdrückte Weinen eines Jungen aus Mauritius.

Auf einmal holte das Schiff schwer über. Kurswechsel. Wollte „Wolf" die Flucht ergreifen?

Minuten verstrichen. Eine ganze Stunde verging, bis endlich einer wagte, aufzustehen und sich zu recken.

Da hörten wir wieder Lärmen an Deck. Man klappte die Stahlwände wieder zurück! Kein Schuß war gefallen! Hatte sich „Wolf" wieder einmal einer gefährlichen Schlinge entzogen? Er lief mit Volldampf – in die Tasmansee zurück.

Erst nach Stunden wurden wir wieder gesprächig. Wir zogen aus dem Erlebten den Schluß, daß „Wolf" durch irgendeinen Dampfer verscheucht worden sei.

Wir irrten uns. Der australische Kreuzer „Encounter" war an der Küste entlanggestrichen. Um ein Haar hätte er den Minenleger bei der Arbeit ertappt. Doch Nerger – der Himmel bewahre ihm sein vorzügliches Augenlicht – hatte den Kreuzer zuerst gesichtet.

6

Minen vor Australiens Küsten

Mit höchster Geschwindigkeit zog „Wolf" jetzt auf südöstlichem Kurs dahin. Nerger wollte offenbar den Süden von Neuseeland ansteuern.

Die ganze Nacht zum 4. Juli polterten über unseren Köpfen die Minen, als man sie vom Achterdeck in ihr Lager zurückschaffte. Die Spannung an Bord war noch nicht gewichen. Die Matrosen, die wir beobachten konnten, bewegten sich noch ziemlich erregt.

Unsere Lage im Zwischendeck war aber auch nicht beneidenswert. Tagelang waren wir schon eingeschlossen, und bei der bitteren Winterkälte fühlten die Stahlwände sich wie Eis an. Und wenn uns auch der Hunger quälte, war es doch ein wunderbares Gefühl, sich nach den Stunden höchster Besorgnis gerettet zu wissen. Die schreckliche Ahnung nahenden Todes, die uns so lange bedrückt hatte, war verflogen.

In jener Nacht vor Gabo – und nicht zum erstenmal auf der Kreuzfahrt – hatte es Augenblicke gegeben, in denen wir Gefangenen, die wie Ratten in der Falle hockten, eine Explosion der Minen und damit unseren schnellen Tod fast herbeisehnten, um nur aus der unerträglichen Spannung herauszukommen. Ich brachte es später nicht einmal fertig, junge Katzen in einem Sack zu ertränken, weil ich selbst als Gefangener auf „Wolf" in ähnlicher Lage gewesen war.

Im Zwischendeck blieb man auch weiter vernünftig. Diese so verschiedenen Männer, von Trampdampfern und Segelschiffen, zum Teil wüste Gesellen, wußten vielleicht nicht, wie man anständig lebte; aber zu sterben wußten sie mannhaft.

Am zweiten Tage nach dem Unternehmen von Gabo durften wir eine Stunde an Deck. Da wir schon fünf Tage lang nicht nach oben gekommen waren und unser Quartier abscheulich stank, zogen wir dankbar die frische Salzluft in die Lungen und freuten uns über das Tageslicht. In der ungewohnten Helle blinzelten wir wie die Eulen, und erst nach mehreren Minuten bemerkten wir, daß der „Wolf" sich äußerlich sehr verändert hatte. Er war kaum wiederzuerkennen. Die langen Maste und der hohe Schornstein waren gekürzt. Jetzt glich dieses graue Schiff, das von der groben nachlaufenden See bis über die Speigaten ins Wasser tauchte, einem ganz massiven Frachtdampfer. Bei dem anliegenden Kurs mußte „Wolf" die südliche Insel von Neuseeland in einigen Tagen erreichen.

Wir wollen ihn zunächst verlassen, um zu sehen, wie Australien sich benahm, als man an den dortigen Küsten Minen feststellte.

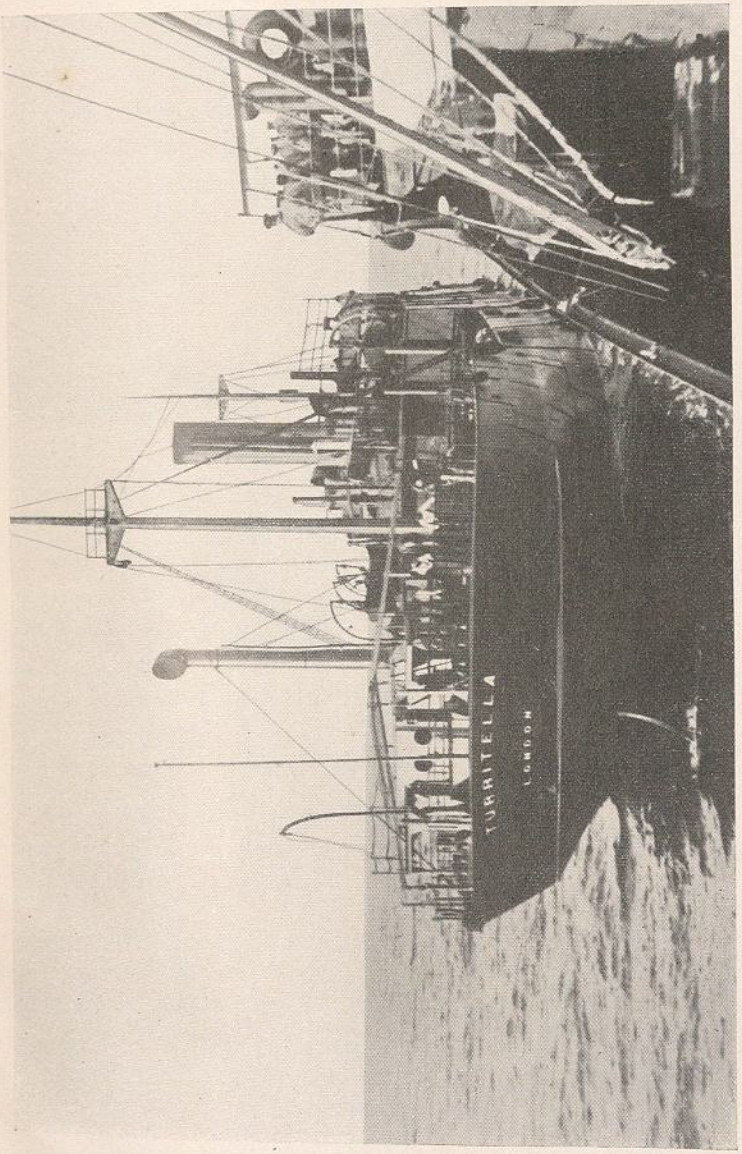
Am 5. Juli 1917 hatte der Dampfer „Cumberland" (9000 Tonnen) von der Federal Steam Navigation Co. Sydney verlassen. Er sollte mit einer Ladung Gefrierfleisch um Südafrika nach England gehen. Kurz vor Mitternacht am 6. Juli funkte „Cumberland" SOS. Das Schiff war unweit des Leuchtturms von Gabo auf eine Mine gestoßen und begann zu sinken. Ein japanischer Kreuzer, der „Cumberland" zu Hilfe eilte, gelangte an die Unglücksstelle, als der Dampfer gerade auf Strand gesetzt wurde.

Die australischen Behörden entsandten Sachverständige, die dem Kapitän erklärten, daß sein Schiff nicht durch eine Mine verunglückt sei, sondern durch innere Explosion. Der Dampfer wurde schnell repariert, vom Strand abgeschleppt und auf Kurs nach Sydney gelegt. Aber die eilige Flickarbeit hielt nicht dicht: „Cumberland" sank.

Nun begann das politische Treiben. Politiker stürzten sich hordenweise auf den „Fall Cumberland", wie hungrige Hunde auf Schlachthausabfälle. Jeder wollte aus dem traurigen Fraß einen guten Happen ergattern.

Die Regierung hatte im Jahr zuvor bei der Abstimmung einer Wehrvorlage schlecht abgeschnitten, so daß sie mit ihren alten Gegnern noch ein Hühnchen zu rupfen hatte.

Es sei in Erinnerung gebracht, daß damals, unter der sogenannten Kriegs-Vorsichts-Verordnung, unsere Staatsmänner, die in Melbourne und Sydney so eifrig den Großen Krieg gewannen, machen konnten, was ihnen beliebte. Sie konnten Verhaftungen vornehmen lassen, Nach-



Scherl-Bilderdienst

Der von den Engländern beschlagnahmte deutsche Dampfer „Gutenfels", in „Turritella" umbenannt, wird von „Wolf", der ihn kaperte, im Indischen Ozean als Hilfskreuzer „Iltis" ausgerüstet

richten zensieren usw. So ließen sie bei dem Schiffsunglück ihre Kräfte tüchtig spielen. Amtlich wurde bekanntgegeben, daß der Dampfer „Cumberland" infolge innerer Explosion gesunken sei, und zwar durch Bomben, die vor seiner Abfahrt aus Sydney von Kommunisten an Bord geschafft seien. Die Nachricht erregte helle Empörung gegen alle Kommunisten, Gewerkschaftsmitglieder usw.. Wie viele von diesen eingesperrt wurden und welche Strafen sie bekamen, erfuhr man nicht. Eine Ketzerjagd großen Stils setzte ein gegen diese Leute, die, vorwiegend nur Theoretiker oder verführte Idealisten, in ihrem ganzen Leben gewiß noch keine Bombe gesehen hatten. Ihr Hauptverbrechen bestand darin, daß sie, wie ich schon erwähnte, im Abstimmungskampf der Regierung des Landes eine Schlappe bereitet hatten.

Vom Staat und den Verwaltungsbehörden wurden Aufrufe erlassen und Belohnungen bis zu fünftausend Pfund für zweckdienliche Mitteilungen zur Überführung derjenigen ausgesetzt, die den Dampfer „Cumberland" heimtückisch und mit voller Absicht zerstört haben sollten. Diese Verkündungen erweckten später bei den Deutschen, als ihre Zeitungen sie brachten, große Heiterkeit.

Nicht zu vergessen, daß der Dampfer nach dem Unglück auf Strand gesetzt wurde, so daß die Sachverständigen keine weitere Aufgabe hatten als zu prüfen, ob die Sprengung von außen erfolgte oder von innen. Um zu erkennen, ob die Schiffsbeplattung nach innen oder außen gedrückt worden war, wären Fachleute wohl nicht nötig gewesen, da beim Anblick des zerstörten Schiffsrumpfs jeder sich sein

Teil denken konnte. Was die Sachverständigen damals ermittelten, bleibt hinter den Schleiern der KVV. – der Kriegs-Vorsichts-Verordnung – verborgen. Wir müssen allerdings annehmen, daß sie trotz deutlichen Augenscheins eben nicht zu erkennen vermochten, ob die Wirkung der Explosion von außen oder von innen kam. Andernfalls könnte man nur vermuten, daß die Feststellungen der Kommission verschwiegen wurden.

Nachdem der Spektakel um „Cumberland" abgeebbt war, rissen sich an der australischen Küste überall Minen von den Ankern und trieben ab. Nun gaben unsere Behörden wenigstens zu, daß hier Minen existieren könnten, meinten aber, sie seien wahrscheinlich von neutralen Schiffen geworfen!

Mehrere kleine Schiffe verschwanden. Der neue Kohlendampfer „Undola" ging mit Mann und Maus verloren, doch zum Glück sanken außer ihm in jenem Gebiet keine großen Schiffe.

Die Treibminen, die von Zeit zu Zeit an die Oberfläche kamen, wurden Anlaß zu kaum glaubhaften Vorfällen. Eine Mine wurde in der Nähe von Gabo von einem Küstenfahrzeug gesichtet, dessen Kapitän gleich ein Boot ausschickte, um den merkwürdigen Gegenstand untersuchen zu lassen. Ein Mann von der Bootsbesatzung versuchte, die Mine mit einem langen Haken an einem der Hörner heranzuholen. Zum Heil für alle Beteiligten schlug er daneben, und im selben Augenblick ward den Leuten plötzlich klar, was sie vor sich hatten.

Die meisten dieser treibenden Minen wurden an den

Strand gespült, wo sie explodierten, wenn ihre Hörner auf den festen Sand oder gegen Felsen schlugen. Eine Mine landete an der Westküste von Neuseeland in der Nähe eines Maoridorfes. Ein paar Eingeborene meinten, als sie die dicke Metallkugel fanden, das Ding sei gewiß als Wassertrog für ihr Vieh sehr gut zu brauchen, wenn man es in der Mitte teilte. Sie gingen also ein Pferd holen, um die Kugel in ihre Siedlung zu schleppen. Einer, der keine Lust hatte, nochmals mit an den Strand zu gehen, blieb im Dorf. Er konnte als einziger berichten, wie die Sache endete. Die anderen spannten das Pferd vor die Kugel und wollten munter heimwärts ziehen. Als der Rauch der Explosion sich verzog, sah man keinen Maori mehr, kein Pferd und keinen Wasserkessel, sondern nur ein tiefes Loch im Sand.

Ein ähnlicher, glaubwürdig berichteter Unfall mit einer angetriebenen Mine trug sich bei Beginn des Krieges an der irischen Küste zu. Die dortigen Anwohner hielten die Mine für ein Faß voll Alkohol. Das halbe Dorf versammelte sich mit Hämmern und Bohrern, um das vermeintliche Faß zu öffnen und sich einen feinen Tag zu machen. Aber der Tag sollte gräßlich enden, denn – die Mine ging hoch.

An der Küste von Neusüdwales verlief ein ähnlicher Fall ohne Unheil. Ein Farmer fand dort am Strand eine Mine. Er wollte sich Hammer und Säge holen, um das Ding zu öffnen, traf aber zufällig unterwegs einen Nachbarn, der ihn über die Gefahr noch rechtzeitig aufklären konnte.

6*

Ein anderer dieser treibenden Schrecken muß unmittelbar am Strand von Sydney vorbeigeschwemmt worden sein. Ausflügler entdeckten diese Mine zwischen Newcastle und Port Stephens und meldeten den Fund der Behörde.

Der Britischen Kriegsgeschichte zufolge wurden die Minen im australischen Seegebiet von der Marine Australiens und Neuseelands erledigt. Der Ausdruck „erledigt" trifft den Kern, denn von regelrechter Minensuche an unseren Küsten weiß man sehr wenig. Die meisten Minen, die „Wolf" gelegt hatte, wurden anscheinend dadurch erledigt, daß ihre Kabel durchrosteten und sie harmlos am Strande explodierten. Andere, die gemeldet waren, wurden durch Beschuß zerstört.

Sofort, nachdem der Admiralstab (im Dezember 1917) von der Tätigkeit des „Wolf" erfuhr, wurden vier Kanonenboote, „Geranium", „Hydrangea", „Marguerite" und „Mallow", von Malta nach Singapore beordert, um dort die Minen aufzufischen und anschließend in der Tasmansee dasselbe zu tun. Sie suchten allein vor Singapore mehrere Monate vergeblich.

Wie wir es auch betrachten mögen – durch das Wirken des „Wolf" in der Tasmansee wurde die Unfähigkeit unserer leitenden Köpfe so recht offenbar. Man hat da unglaublich fahrlässig gehandelt. Gewisse Vorfälle in neuester Zeit lassen darauf schließen, daß unsere obersten Behörden in den zwanzig Jahren nichts zugelernt haben: die Beamten sind noch die gleichen Typen wie damals, als „Wolf" unsere Küsten heimsuchte. Sollten wir im nächsten Kriege in die Lage kommen, mit den gleichen Verwal-

tungsmethoden gegen eine Seemacht ersten Ranges kämpfen zu müssen, so wird das Schicksal unserer Schiffahrt, unserer Häfen und Großstädte wohl unvorstellbar grauenhaft sein.

Eine weitere „Erbschaft" vom „Wolf" war der Verlust der „Wimmera", die zwischen dem Nordkap und den Three Kings auf eine Mine stieß.

Das letzte große Seeunglück in jenem Gebiet hatte, viele Jahre vor dem Untergang der „Wimmera", den Passagierdampfer „Elingamite" getroffen, der auf der Fahrt von Sydney nach Auckland eines Sonntagmorgens im Nebel bei den Three Kings auf die Felsen rannte, wobei zahlreiche Menschen umkamen. Er gehörte zu derselben Reederei und bediente dieselbe Strecke wie „Wimmera". Die fünf Schwesterschiffe der Linie, Firma Huddart Parker, waren allen Bewohnern des fünften Erdteils, die vor einem Menschenalter über die Tasmansee fuhren, bekannt. Außer den beiden schon genannten waren damals noch in Fahrt die „Westralia", „Victoria" und „Zealandia", das erste Schiff dieses Namens, das später als „Paloona" an die Union-Linie überging. Diese Dampfer von etwa dreitausend Tonnen waren alle bequem und schnell und wurden besonders während des Krieges, als man die größeren Schiffe für den Transport von Truppen einsetzte, auf ihren Fahrten zwischen Neuseeland und Australien von verwöhnten Reisenden bevorzugt.

Die stark besetzte „Wimmera" lief am Morgen nach ihrer Abfahrt von Auckland wenige Meilen vom Nordkap entfernt auf die Mine. Der Dampfer, lang und schmal

gebaut, hatte die meisten Kabinen auf dem Hauptdeck, vorwiegend achtern, wo die Explosion erfolgte. Im ganzen Schiff ging sofort das Licht aus. „Wimmera" sank in fünfzehn Minuten über Heck. Es blieb rätselhaft, wie in der kurzen Zeit so viele Menschen aus den Kabinen durch die dunklen Gänge an Deck und von dort in die Boote kommen konnten, ehe das Schiff zu sinken begann. Ein Zeichen guter Borddisziplin. Manche wurden gewiß in ihren Kabinen von den Fluten überrascht, andere durch die Explosion getötet. Ein Bild des Friedens, wie dieses Schiff an dem kalten Wintermorgen, als die meisten Passagiere noch schliefen, ruhig dahinzog. Und nur eine Viertelstunde später ein Bild des Schreckens, als „Wimmera" in die Tiefe sank, während Männer, Frauen und Kinder verstört in den Rettungsbooten hockten.

Notrufe wurden nicht ausgesandt, weil die Stromzufuhr für den Sender versagte. Wahrscheinlich konnte auch das Hilfsgerät infolge Niederbruchs der Antenne nicht benutzt werden. Mit dem Funker, Arthur Bomont, der auch bei dem Unglück ums Leben kam, war ich befreundet. Ein Jahr vorher waren wir zusammen auf der „Westralia" die gleiche Strecke gefahren, von Auckland nach Sydney, Bomont als Fahrgast, ich als zweiter Bordfunker. Ich weiß noch, wie wir eines Abends unweit vom Nordkap, an die Reling gelehnt, uns unterhielten. Wir sprachen auch über die Leistungen des Kaperschiffs „Möwe" und fragten uns, ob ein feindliches Schiff dieser Art je bis Australien vordringen könne. Bomont, ein Neuseeländer von schottischen Eltern, war nicht nur als Funker sehr tüchtig, sondern ging

in seinem Beruf völlig auf. Während jener Fahrt der „Westralia" verbrachte er fast die ganze Zeit bastelnd im Funkraum, anstatt sich mit den anderen Passagieren an Deck zu vergnügen. Als die Boote der „Wimmera" ausgesetzt wurden, soll Bomont noch versucht haben, für den Hilfssender eine Antenne zu riggen. Danach sah ihn niemand mehr. Etwa dreißig Menschen kamen um. Zum Glück für die Überlebenden, die in den Booten aufs Nordkap zuruderten, war die See ziemlich ruhig. Frauen und Kinder mußten zwar in der scharfen Kälte bitter leiden, doch es gelang, die Rettungsboote ohne weiteres Unheil nach zwölf Stunden auf den Strand zu setzen.

Der Untergang der „Wimmera" spielte sich fast genau so ab wie der des Dampfers „Mongolia" vor Bombay: beide Schiffe liefen auf Minen von „Wolf", beide sanken in fünfzehn Minuten mit fast gleichen Menschenverlusten, und der Untergang beider Schiffe wurde der Welt erst bekannt durch die Landung der Geretteten in den Booten.

Kapitän Kell von der „Wimmera" wurde, als sein Schiff schon sank, auf der Brücke gesehen. Er hat vermutlich gar nicht versucht, sich zu retten.

„Wimmera" sank im Juli 1918, ein Jahr nach Anlage des Minenfeldes. Schon mehrere Monate vorher hatte Rees der Admiralität zuverlässige Einzelheiten über diese Sperre gemeldet. Über Versuche der Marine, die Minen zu beseitigen, habe ich auch in diesem Fall – wie bei dem Minenfeld vor Gabo – ernstzunehmende Unterlagen nicht finden können.

Am Verlust der „Wimmera" ist auch Kapitän Kell mit

schuld. Man hatte den Schiffsführern nämlich geraten, die Durchfahrt zwischen dem Nordkap und den Three Kings wegen Minengefahr zu meiden. Aber Kapitäne werden durch ihren Beruf oft eigensinnig. Immerhin war die Unsicherheit in den Kreisen der Kapitäne seinerzeit begreiflich, weil man aus politischen Gründen das Vorhandensein von Minen in der Tasmansee ständig abstritt. Auch hätte damals wahrscheinlich niemand eine Warnung vor Minen in der Tasmansee wichtig genommen. Sturer Eigensinn jedoch ist nicht zu entschuldigen. Kein Schiffsführer hat das Recht, sein Schiff und seine Passagiere großen Gefahren auszusetzen, nur um etwa den Beweis zu erbringen, daß keine Minen im Fahrwasser lägen. Kapitän Kell hat vermutlich gedacht, daß die Minen am Nordkap – wenn er an ihr Vorhandensein überhaupt geglaubt hatte – bis zu jener Zeit, also Mitte 1918, schon längst aufgefischt sein müßten oder unwirksam geworden seien. Er bezahlte diese Ansicht nicht allein mit dem eigenen Leben, sondern auch dem vieler Mitmenschen.

7

Auf der Jagd vor Suva

Nach dem Legen der Sperre vor Gabo, an der Küste von Neusüdwales, dampfte „Wolf" zwei Tage südostwärts. Anscheinend wollte Kapitän Nerger um den Süden von Neuseeland in den Stillen Ozean steuern, wie zwei Monate früher, als er vom Indischen Ozean in weitem Bogen zum Pazifik lief.

„Wolf" war wieder knapp an Brennstoff und Verpflegung. Die 1200 Tonnen Kohle, die er vor vier Wochen aus „Wairuna" genommen hatte, gingen zu Ende. Sobald er die Tasmansee hinter sich hatte, mußte er unbedingt sehr bald Schiffe mit reichlich Kohle kapern. Auf der ersten Fahrt durch jenes Gebiet, weiter südlich, hatte man schon feststellen müssen, daß die Aussicht auf Beute dort sehr gering war. Wohl benutzten zahlreiche Schiffe nach England diesen Weg, in Richtung Kap Hoorn, und zwar nicht die Schiffe mit schlechtester Ladung – die meisten nahmen, wenigstens als Teilladung, große Posten gefrorenen Hammelfleischs mit, also eine vortreffliche Beute für den ausgehungerten „Wolf" –, aber im Kriege fuh-

ren diese Schiffe immer von anderen Häfen ab, und ihre Kurse liefen so weit auseinander, daß „Wolf" eigentlich nur durch Zufall auf eins von ihnen stoßen konnte. Im Mai hatte Nerger dort gar nichts gesichtet. Wenn er jetzt hier ein Schiff kapern konnte, mußte er, um es auszuplündern, erst nach Norden in ruhiges Wasser steuern, weil es in diesem Seegebiet unmöglich war, zwei Schiffe aneinanderzulegen.

Vor gewaltiger nachlaufender See rollte „Wolf" wie ein Faß durch die Wellenberge. Der Wind drehte, zum Sturm anwachsend, auf Südost. Und das Wetter wurde immer noch schlechter. Es sah aus, als bliebe es wochenlang so. Nerger hatte offenbar alle Nachteile schon erwogen und seine Pläne inzwischen geändert.

Spät am zweiten Abend nach Abfahrt von der australischen Küste, ungefähr auf der Mitte zwischen Hobart und der Foveauxstraße, wendete „Wolf" und dampfte nordwärts, durch die Tasmansee dem offenen Pazifik entgegen.

In der folgenden Nacht, zum 6. Juli, wurden Funksprüche aufgefangen, daß der Dampfer „Cumberland" vor Gabo auf eine Mine gelaufen sei. Eine Mine vom „Wolf".

Daß wir Gefangenen jetzt täglich eine Stunde auf Deck bleiben durften, tat uns sehr wohl. Wenn wir, hungrig und frierend, aber froh, der Pein des Zwischendecks entronnen zu sein, auf der Schanz saßen, schienen uns die Erlebnisse in der Tasmansee ganz fern und unwirklich. Wenn wir daran dachten, was uns erst vor ein paar Monaten in demselben Gebiet die Passagiere auf der „Wairuna" beim schönsten Essen vorgeklagt hatten, mußten wir lächeln. Was hatten die Leute für Sorgen gehabt! Sie

jammerten, weil der Dampfer „Manuka" keine Musikkapelle hatte, oder „Mokoia" – welch ein Malheur! – nicht schneller als dreizehn Knoten lief. Diese Wichtigkeiten von damals schienen uns jetzt kindisch und albern.

Im Laufe der Zeit verbesserte sich unsere Lage im Gefangenenraum, wo wir in der Winterkälte am Rande des arktischen Ozeans halb erfroren waren.

Der Seegang ließ nach, die Luft wurde wärmer. Nach sechs Tagen Fahrt von Gabo aus hatte „Wolf" die Tasmansee hinter sich gelassen. Er kreuzte nun mit halber Kraft, einigermaßen in Sicherheit, im Pazifik, bei klarem Wetter und funkelnder Sonne, auf der Route Sydney–Suva, wie stets auf der Jagd nach einem Dampfer mit viel Kohle und Nahrung.

Die meisten Gefangenen feierten die Rückkehr in wärmere Zonen durch eine gründliche Körperwäsche. Und jetzt, da unmittelbare Gefahr uns nicht drohte, fanden wir auch Zeit zum Zanken. Bei uns lag ein Schiffsheizer namens Paolo, ein netter, für einen Portugiesen ungewöhnlich fleißiger und fixer Bursche, und gewiß der sauberste Mensch, den man unter solchen Verhältnissen hätte finden können. Keiner wußte, wie Paolo es machte, daß er die ganze Zeit auf dem „Wolf", wo wir täglich nur eine Kelle Wasser bekamen, fleckenlos weißes Zeug tragen konnte und seine dunkelbraune Haut wie poliert aussah.

Paolo hatte Negerblut in sich. Im Streit beschimpfte ein Londoner Seemann ihn mit dem Ausdruck „schwarzer Dago" * oder so ähnlich.

* Verächtliches amerikanisches Wort für Mischlinge, oft auch für jeden von „lateinischer" Rasse. (Der Übersetzer)

„Nenne mich ja nicht Dago", rief Paolo, indem er ein Bündel Entlassungspapiere aus der Tasche zerrte und herumschwenkte. „Hier, siehst du dies? Ich, Paolo, ich bin ein naturalisiertes Objekt!" Nach diesen Worten stopfte er seine Papiere wieder in die Tasche, zog ein Messer und versuchte in wildem Angriff, es dem Engländer in den Leib zu rennen.

Am ersten Tage auf der neuen Route erlebte „Wolf" einen glücklichen Zufall und einen mächtigen Schrecken. Um drei Uhr nachmittags kam ein Segel in Sicht. „Wolf" eilte dem fremden Schiff sofort nach, holte es nach einer Stunde ein und befahl ihm, beizudrehen. Kaum war die Pinasse des Prisenkommandos bei der neuen Beute, einer amerikanischen Bark, längsseit gegangen, als am Horizont eine dicke Rauchwolke erschien, die sich dem „Wolf" näherte. Nerger warf, eine Falle witternd, sein Schiff schleunigst herum. In höchster Fahrt entfernte sich „Wolf". Das Prisenkommando und die Bark blieben sich selbst überlassen.

Nerger ließ „Wolf" die ganze Nacht unter Volldampf laufen. Inzwischen war das fremde Schiff, das ihn zum Abdrehen veranlaßte, aufgekommen und hatte den Amerikaner bereits passiert.

Signale wurden nicht gewechselt, aber von Bord des Seglers aus konnte man etwas beobachten, was allen Zuschauern spaßig vorkam, außer dem deutschen Offizier, der die Bark jetzt führte: auf der einen Seite verschwand der schwerbewaffnete „Wolf" unter Rauchwolken in weite Ferne, auf der anderen kam gemächlich die alte „Fiona"

angewatschelt, ein Dampfer der „Kolonialen Zuckergesellschaft", der friedlich seines Weges zog, von den Zuckermühlen auf den Fidschi-Inseln nach der Raffinerie von Pyrmont. Er führte keinerlei Waffen an Bord, nicht einmal ein Blasrohr.

Die „Fiona" hat erst kürzlich ihre australische Laufbahn beendet, da sie nach Asien verkauft wurde. Während ihrer langen Dienstzeit in diesen Gewässern hat sie nie einen Unfall gehabt, aber an jenem Nachmittag im Jahre 1917, als sie dem „Wolf" begegnete, ohne ihn zu kennen, war ihr Ende recht nahe gewesen.

Am folgenden Morgen stand der „Wolf" viele Meilen weit von der Bark. Sein Seeflugzeug wurde in aller Eile an Deck geschafft und stieg in die Lüfte, um den Segler wieder zu suchen.

Nach dem Bericht des Beobachters, daß in der Umgebung weder ein Kriegsschiff noch sonst Verdächtiges bemerkbar sei, machte „Wolf" kehrt. Gegen Abend traf er dann den Amerikaner wieder. Es war die Dreimastbark „Beluga", unter Kapitän Cameron auf der Reise von San Francisco nach Sydney mit einer Ladung Benzin in Kanistern.

„Beluga", nur 500 Tonnen groß, war ein alter Kasten, Baujahr 1882, ein früheres Fangschiff der „Pacific Whaling Company" in San Francisco. Die rasend steigenden Kriegsfrachten hatten „Beluga" in das ihr fremde Gebiet geführt. Für den „Wolf" war die kleine „Beluga" ein fetter Bissen, denn sie führte viel Proviant mit, und von ihrer Benzinladung konnte das Flugzeug einen guten Teil

gebrauchen. Ein Vorrat, der für Monate reichte, wurde übernommen, hinterher die Mannschaft des Seglers sowie sämtliche Lebensmittel. Wir durften uns weiter an Deck aufhalten und erlebten ein aufregendes Schauspiel.

Ein hölzernes Fahrzeug wie die „Beluga" läßt sich schwer versenken. „Wolf" konnte den Segler nicht als Wrack auf diesem Dampferweg liegen lassen. Schon das erste vorbeikommende Schiff hätte der Welt Kunde gegeben, was hier vorging. So hatte Nerger sich entschlossen, die „Beluga" in Grund zu schießen, wie den Schoner „Winslow" bei der Sonntagsinsel. Eine Granate nach der anderen schlug in das amerikanische Schiff. Das Benzin ergoß sich über Seite und verbreitete sich brennend auf dem Wasser. Ungefähr vierzig bis fünfzig Salven wurden auf den Segler gefeuert. Als die Nacht sich mit tropischer Schnelligkeit senkte, lag die zertrümmerte „Beluga" vom Bug bis zum Heck in einem wahren Feuermeer. Das Benzin hatte sich weit ausgedehnt, und Hunderte von Metern von „Beluga" entfernt sprangen aus den vielen Lachen, die durch die Granaten herumgespritzt wurden, Flammenzungen auf. Die ganze Nacht eilte „Wolf" mit höchster Geschwindigkeit davon, denn ein so weithin leuchtender Brand konnte selbst mitten im Pazifik verräterisch werden.

Der Tag der Versenkung der „Beluga" war der 10. Juli 1917, die Position (die wir vom Steuermann der Bark bekamen) $26^1/_2{}^0$ Süd bei $166^3/_4{}^0$ Ost.

Der amerikanische Kapitän hatte seine Frau und seine sechsjährige Tochter bei sich. Frau Cameron bewahrte nach

außen die Ruhe, doch spürte man, daß es sie sehr mitnahm, als sie vom Deck des Kaperschiffs aus erleben mußte, wie die Granaten des „Wolf" ihre schwimmende Heimat zu zerstören begannen. Sie bangte um ihre kleine Tochter, doch Kapitän Nerger ließ ihnen das Leben an Bord so angenehm wie möglich machen. Die Familie Cameron bezog eine Offizierskammer auf dem Mitteldeck, und es wurden ihr keine Vorschriften gemacht, außer daß sie auf Verlangen in der Kabine bleiben mußte und mit anderen Gefangenen nicht in Verbindung treten durfte. Frau Cameron war mehrere Tage vor Aufregung krank. Kapitän Nerger ließ ihr sagen, daß sie mit Mann und Kind den „Wolf" bei der ersten Gelegenheit wieder verlassen dürfe. Er hat sein Versprechen treulich gehalten. Er erkundigte sich auch nach besonderen Wünschen, mußte ihr aber eine Bitte rundweg abschlagen. Sie wollte gern ihrer Mutter in Sydney mitteilen, wo sie sich befand. Das ging selbstverständlich nicht.

Ein paar Worte über den Kommandanten, den wir jetzt, nachdem sein Schiff aus der Tasmansee heraus war und er die Kommandobrücke zeitweilig verlassen konnte, häufiger zu sehen bekamen. Er ging bei Schiffsbesichtigungen auch oft durch unser Gefängnis, stets von Offizieren umgeben, und meist wortkarg. Nerger war ein schneidiger Mann im Alter von etwa vierzig Jahren, allen Anzeichen nach eine Herrennatur ohne jeden Schnörkel. Er glich in Haltung und Auftreten dem Admiral Beatty, sah jedoch, ehrlich gesagt, noch besser aus.

Wenn ihn etwas ärgerte, konnte er sehr wild werden.

Man muß bedenken, daß das dienstliche Auftreten des deutschen Offiziers sich von dem des englischen und amerikanischen stark unterscheidet. Es ist eine alte deutsche Sitte – sozusagen anerzogen – daß Vorgesetzte ihren Ärger durch heftiges Schimpfen und zornige Gesten zum Ausdruck bringen und sich oft förmlich in Wut hineinreden. Solche Ausbrüche sind (oder waren) auf deutschen Kriegsschiffen und in Deutschland gang und gäbe. Man konnte sie auf der Straße erleben, in Truppenlagern, auf Bahnhöfen, in Lazaretten usw.

Als „Wolf" vor der Sonntagsinsel lag, bekamen einmal ein paar Matrosen den Befehl, Kohle vom Achterdeck in die Bunker zu trimmen. Einer von ihnen erschien aus Ulk in einem feierlichen Anzug, den er von einem gekaperten Schiff übernommen hatte: im Cutaway und Zylinder, mit Spazierstock. Der Kommandant sah zufällig den Mann in diesem Aufzug Kohle schippen. Die Flut von Worten, die sich auf den unglücklichen Seemann ergoß, war beinahe betäubend. Nerger redete sich in einen Zorn, der minutenlang anhielt. Das Ulkigste bei der Geschichte war der Matrose in Cut und Angströhre, der, mitten auf den lockeren Kohlen, unter diesem Strom von Flüchen stramme Haltung zu wahren versuchte. Ebenso erstaunlich war, daß die Wut des Kommandanten ganz plötzlich verrauchte und Nerger so ruhig weiterging, als sei gar nichts geschehen.

Das Wettern und Schimpfen ist bei der Seefahrt ein Kapitel für sich. Amerikanische Steuermänner, britische Feldwebel, holländische Bootsmänner, Ewerführer auf der

Themse, Fischdampferkapitäne und australische Werftarbeiter – das alles sind Leute, die im Zorn sehr deutlich zu werden pflegen, doch in der Ausdauer beim Schimpfen hätte es nicht einer von ihnen mit Kapitän Nerger aufnehmen können.

Nur einmal habe ich auf See ein noch besseres Beispiel erlebt: bei italienischen Schauspielern. Eines Morgens wurden die Schlafenden auf dem Dampfer, mit dem diese Truppe reiste, durch gellendes Geschrei geweckt. Die Sopransängerin, ein üppiges Weib, hatte ihren Freund, den ersten Tenor, in der Kabine des Mezzosoprans in zärtlicher Unterhaltung ertappt. Auf der ganzen Welt gibt es keine schlimmere Wut als die eines betrogenen Soprans. In dem giftigsten Italienisch schleuderte die erboste Dame eine volle Viertelstunde ihre Vorwürfe in die Gegend, indes der Tenor in ein Taschentuch schluchzte und der Mezzosopran in Ohnmacht fiel. Die entrüstete Sängerin würzte ihres Zornestirade durch lautes Kreischen und stürzte sich auf den armen Tenor und die ohnmächtige Kollegin, als wollte sie beiden die Augen auskratzen. Und die ganze Gesellschaft schrie durcheinander. Man zog die Tobende beiseite, doch gleich begann das „Programm" von vorn. Was diese Dame leistete, hätte freilich kein Mann geschafft.

Nach Versenkung der „Beluga" dampfte „Wolf" zwischen Sydney und Suva langsam weiter. Dieser Track war damals recht belebt, und der Deutsche sah sich gezwungen, möglichst bald einen Dampfer zu kapern, weil die Kohle bedenklich knapp wurde.

Jeden Morgen und Abend machte das Flugzeug jetzt Aufklärungsflüge, meistens in der Dämmerung. Auf diese Weise sicherte „Wolf" sich vor feindlichen Kreuzern, denn von unseren Kriegsschiffen führte kaum eins ein Flugzeug bei sich, während dieser deutsche Flieger jedes Schiff in der Umgebung entdecken konnte. Für uns Gefangene wurde es ein Hauptvergnügen, von der Schanz aus zuzusehen, wie das Flugzeug gewassert wurde und dicht beim Schiff aufstieg. Wir schlossen auch bei jedem Start Wetten, ob die Flieger ein Schiff finden würden.

Das Flugzeug war ein zweisitziger Doppeldecker mit Schwimmern, ausgerüstet mit einigen Bomben, mit Signallampen usw. Es trug stets seine Hoheitsabzeichen, die schwarzen deutschen Kreuze, und hieß „Wölfchen". Die Kennzeichen brauchte es nicht zu tarnen, denn wenn „Wölfchen" sichtbar wurde, lief auch der „Wolf" schon unter offenen Farben, so daß ein Versteckspiel unnötig war. „Wölfchen" wurde seinem Vater oft sehr nützlich. Allerdings konnte das Flugzeug nicht immer zur Erkundung eingesetzt werden. Die Maschine ließ sich nämlich nur starten, indem man sie mit dem Ladebaum über Seite hob und das Schiff abdrehte, um ihr Platz zum Anlauf zu schaffen. „Wölfchen" konnte also nur bei ganz ruhiger See, durchweg nur in den Tropen, starten. Überdies war der einzige Platz, wo es sich flugbereit aufstellen ließ, das Ladeluk 3 auf dem Achterdeck. Hier aber konnten passierende Schiffe es schon aus großer Ferne sichten, und „Wolf" wäre trotz seiner guten Maskierung schwer aufgefallen, da auch das Zerlegen des Flugzeugs ziemlich viel Zeit beanspruchte.

Bei glatter See war „Wölfchen" als Späher jedenfalls sehr wertvoll.

Der Pilot des Flugzeugs hieß Fabeck, ein ruhiger, schlichter Offizier, den wir später, als er eine Zeitlang die Gefangenen betreute, ganz gut kennenlernten. Sein Beobachter war ein Fliegeroffizier namens Stein, nicht ganz so schlicht. Stein, der vor einigen Jahren als Erster Offizier eines neuen deutschen Frachtdampfers wieder an unseren Küsten erschien, wurde einmal vom Deutschen Klub in Sydney aufgefordert, über seine Erlebnisse auf dem „Wolf" einen Vortrag zu halten. Unter seinen Landsleuten, in der gemütlichen Stimmung des Klubs, wurde Herr Stein bei seinem Vortrag begeistert gefeiert. Das bekam ihm nicht recht. Von Erfolg berauscht, stieg er in schwindelnde Höhen empor und ließ der Phantasie freie Zügel. Seine Zuhörer erstickten vor Aufregung fast, als er ihnen schilderte, wie er in seinem Seeflugzeug Sydney überflogen habe, in der Absicht, die Stadt zu bombardieren, während „Wolf" in der Tasmansee kreuzte. Doch die Erinnerung an die australische Gastfreundschaft vor dem Kriege habe es ihm unmöglich gemacht, seine Bomben fallen zu lassen, und somit seine ursprüngliche Absicht, die Stadt in Trümmer zu legen, vereitelt*. Tatsächlich aber war das „Wölfchen" während der Kreuzfahrt des „Wolf" in der Tasmansee zerlegt unter Deck verstaut gewesen.

* Wahrscheinlich hat hier ein Reporter in Sydney einen Scherz von Stein mißverstanden, oder ein Spaßvogel vom Klub hat dem Zeitungsmann bei seinem Bericht über den Vortrag des Deutschen ein wenig „geholfen". (Der Übersetzer)

Jeden Morgen und Abend machte das Flugzeug jetzt Aufklärungsflüge, meistens in der Dämmerung. Auf diese Weise sicherte „Wolf" sich vor feindlichen Kreuzern, denn von unseren Kriegsschiffen führte kaum eins ein Flugzeug bei sich, während dieser deutsche Flieger jedes Schiff in der Umgebung entdecken konnte. Für uns Gefangene wurde es ein Hauptvergnügen, von der Schanz aus zuzusehen, wie das Flugzeug gewassert wurde und dicht beim Schiff aufstieg. Wir schlossen auch bei jedem Start Wetten, ob die Flieger ein Schiff finden würden.

Das Flugzeug war ein zweisitziger Doppeldecker mit Schwimmern, ausgerüstet mit einigen Bomben, mit Signallampen usw. Es trug stets seine Hoheitsabzeichen, die schwarzen deutschen Kreuze, und hieß „Wölfchen". Die Kennzeichen brauchte es nicht zu tarnen, denn wenn „Wölfchen" sichtbar wurde, lief auch der „Wolf" schon unter offenen Farben, so daß ein Versteckspiel unnötig war. „Wölfchen" wurde seinem Vater oft sehr nützlich. Allerdings konnte das Flugzeug nicht immer zur Erkundung eingesetzt werden. Die Maschine ließ sich nämlich nur starten, indem man sie mit dem Ladebaum über Seite hob und das Schiff abdrehte, um ihr Platz zum Anlauf zu schaffen. „Wölfchen" konnte also nur bei ganz ruhiger See, durchweg nur in den Tropen, starten. Überdies war der einzige Platz, wo es sich flugbereit aufstellen ließ, das Ladeluk 3 auf dem Achterdeck. Hier aber konnten passierende Schiffe es schon aus großer Ferne sichten, und „Wolf" wäre trotz seiner guten Maskierung schwer aufgefallen, da auch das Zerlegen des Flugzeugs ziemlich viel Zeit beanspruchte.

Bei glatter See war „Wölfchen" als Späher jedenfalls sehr wertvoll.

Der Pilot des Flugzeugs hieß Fabeck, ein ruhiger, schlichter Offizier, den wir später, als er eine Zeitlang die Gefangenen betreute, ganz gut kennenlernten. Sein Beobachter war ein Fliegeroffizier namens Stein, nicht ganz so schlicht. Stein, der vor einigen Jahren als Erster Offizier eines neuen deutschen Frachtdampfers wieder an unseren Küsten erschien, wurde einmal vom Deutschen Klub in Sydney aufgefordert, über seine Erlebnisse auf dem „Wolf" einen Vortrag zu halten. Unter seinen Landsleuten, in der gemütlichen Stimmung des Klubs, wurde Herr Stein bei seinem Vortrag begeistert gefeiert. Das bekam ihm nicht recht. Von Erfolg berauscht, stieg er in schwindelnde Höhen empor und ließ der Phantasie freie Zügel. Seine Zuhörer erstickten vor Aufregung fast, als er ihnen schilderte, wie er in seinem Seeflugzeug Sydney überflogen habe, in der Absicht, die Stadt zu bombardieren, während „Wolf" in der Tasmansee kreuzte. Doch die Erinnerung an die australische Gastfreundschaft vor dem Kriege habe es ihm unmöglich gemacht, seine Bomben fallen zu lassen, und somit seine ursprüngliche Absicht, die Stadt in Trümmer zu legen, vereitelt*. Tatsächlich aber war das „Wölfchen" während der Kreuzfahrt des „Wolf" in der Tasmansee zerlegt unter Deck verstaut gewesen.

* Wahrscheinlich hat hier ein Reporter in Sydney einen Scherz von Stein mißverstanden, oder ein Spaßvogel vom Klub hat dem Zeitungsmann bei seinem Bericht über den Vortrag des Deutschen ein wenig „geholfen". (Der Übersetzer)

Herr Stein verhielt sich denn klugerweise auch ganz still, als der Bericht über seinen Vortrag die Gemüter in Australien erregte.

Wie es in solchen Fällen geht, meldeten sich gleich viele Leute, die mit eigenen Augen sein Flugzeug über Sydney gesehen haben wollten. Diese sprechen noch heute davon, wie unsere Stadt durch die Ritterlichkeit des deutschen Fliegers vor der Vernichtung bewahrt worden sei.

8

Das Leben im Gefangenenraum

Mehrere Tage nach der Versenkung der „Beluga" patrouillierte „Wolf" noch auf der Linie Sydney–Fidschi. Der Kohlenmangel war bedrohlich, aber in diesem Gebiet mußte doch alsbald ein Dampfer im Gesichtskreis erscheinen. Fabeck, der jetzt zweimal täglich mit dem Flugzeug startete, fand jedoch noch keine Beute.

Die Zahl der Gefangenen hatte sich inzwischen erhöht, denn von den gekaperten Segelschiffen waren noch Amerikaner und Skandinavier dazugekommen. Unsere Verpflegung war nicht gerade gut, doch hielt sie uns wenigstens auf den Beinen. Neben reichlichen Portionen getrockneter Kartoffeln gab es auch viel Reis. Da ein im Indischen Ozean gekaperter Dampfer nur Reis als Ladung gehabt hatte, bekamen wir jetzt andauernd Reis, manchmal mit Zimt als süße Speise, denn Zimt hatte „Wolf" auch erbeutet.

Eine Abwechslung kam in die Speisenfolge, nachdem man von einem der Amerikaner ein paar Kisten Pflaumen übernommen hatte. Da leistete sich die Kombüse eine

neue Delikatesse: Pflaumensuppe. Wir merkten bald, daß süße Suppen bei den Deutschen beliebt sind. An eine Mischung von Fleisch und Pflaumen, in gezuckerter Suppe zusammengekocht, muß unsereiner sich erst gewöhnen.

Der Tag des Gefangenen verlief wie folgt: Bei Sonnenaufgang aufstehen. Anschließend Waschen unter der Schanz, für jeden Mann eine Kelle Wasser. Wenn Zeug gewaschen werden mußte, bettelte man sich von mehreren das gebrauchte Waschwasser zusammen und spülte die Wäsche in Seewasser ab. Nach dem Waschen: Zuschauen beim Start des Segelflugzeugs. Acht Uhr Frühstück: Schwarzbrot und Kaffee. Bis Mittag Aufenthalt auf der Schanz. Vergnügungen: Erzählen von Geschichten und Witzen (vorwiegend unanständigen) und Kartenspiel. Mittagessen: Pflaumensuppe oder Büchsenfleisch mit Reis oder Reis mit Zimt, oder zwei dieser Speisen. Nachmittag: Aufenthalt auf der Schanz. Tätigkeit: Kartenspiel und Geschichtenerzählen (siehe oben).

Manchmal fielen nachmittags tropische Regenschauer, die wir sofort als Brausebad an Deck benutzten. Allerdings waren die Regengüsse oft trügerisch; sie hörten ruckartig auf, so daß wir eingeseift dastanden und kein Wasser zum Abspülen hatten.

Fünf Uhr Abendessen: Schwarzbrot mit Kaffee. Sonnenuntergang. Abtreten ins Lager. Abendvergnügen: Geschichtenerzählen (siehe oben) und Kartenspielen. Gegen neun Uhr: alle Mann in die Hängematten.

Dieser Tageslauf wurde, jedesmal zu anderer Zeit, belebt durch Appelle, Besichtigungen, Gefechtsexerzieren usw.

Schlägereien, Wortgefechte oder sonstiger Ausgleich persönlicher „Konten" kamen jetzt, da das Schiff in verhältnismäßiger Sicherheit war, häufiger vor. Auch hatte sich die Kameradschaft zwischen den verschiedenen Klassen in unserem Lager in den sechs Wochen seit der Kaperung der „Wairuna" beträchtlich geändert.

Als wir damals an Bord kamen, hielten die Gefangenen unter der Führung von Kapitän Meadows recht gut zusammen. Rangunterschiede machte man kaum. Der derbe Meadows war auch jetzt noch der Sprecher der Gefangenen und trat als einziger von den älteren Offizieren stets für alle anderen ein, wenn es galt, kleine Vorrechte zu erkämpfen. Aber seine geeinte Gesellschaft fiel bald auseinander.

Diese paar hundert Männer, die zusammengepfercht im Laderaum eines Schiffes lebten (und vermutlich auch dort sterben mußten), wurden nämlich klassenbewußt und sonderten sich mit der Zeit gründlich und ein für allemal nach Rangstufen. Das begann mit einem Armsessel, den Kapitän Saunders von der „Wairuna" bei dem Untergang seines Schiffes mühsam für sich gerettet hatte. (Dergleichen ist nicht ungewöhnlich, denn beim schnellen Verlassen eines sinkenden Schiffes ergreift der Mensch oft die wunderlichsten Dinge. Wir sahen auf „Wolf" Leute erscheinen, die so sonderbare Heiligtümer wie Schachbretter, Sonnenhelme, Schirme oder Tätowiernadeln in den Fäusten mitbrachten. Einer hatte einen Faltstuhl, ein anderer eine ausgestopfte Schlange.) Unter Führung unseres Kapitäns hatten die Offiziere der „Wairuna" eine Ecke des Laderaums

belegt, wo der Armsessel breit in der Mitte stand. Niemand außer dem Kapitän wagte sich darauf zu setzen. Das war mehr als ein Stuhl: es war ein Symbol, ein Herrscherthron, oder eine Art Richtersessel.

So wunderte sich keiner über die jähe Stille, die eines Tages eintrat, als Saunders von einem Rundgang zurückkam und einen blonden schlaksigen Steward rauchend in seinem Sessel erblickte. Auf den strengen Befehl, sich zu erheben, pustete der Jüngling nur eine Rauchwolke durch die Nase und erwiderte, als Gefangene seien wir alle gleich, und jeder habe dasselbe Recht. Er denke nicht daran, aufzustehen. Im nächsten Moment war der Sessel leer, und der blonde Jüngling lag schimpfend und jammernd auf den Planken.

Durch den Spektakel aufmerksam geworden, kam der Offizier der Gefangenenwache nach unten gelaufen, um Ermittlungen anzustellen. Es war Leutnant von Auerswald, der Mann, der bei der Sonntagsinsel vom Kommandanten gerüffelt worden war, als Steers und Clelland ihren unglücklich verlaufenen Fluchtversuch machten. Zur Beherzigung für künftige Kriegsgefangene darf ich erwähnen, daß die Deutschen in höheren Dienstgraden für alle Fragen der Rangordnung durchweg sehr empfänglich sind. Wenn sich jemand beklagt, daß er seine Autorität beeinträchtigt fühlt, kann er damit rechnen, daß der deutsche Offizier solche Fragen mit dem nötigen Nachdruck regelt.

So war es auch jetzt. Der Leutnant verhörte die beiden Parteien und donnerte den Steward an: „Kommt mir das noch einmal vor, dann hänge ich Sie auf! Jawohl – dann

knall' ich Sie nieder! Und das merken Sie sich gefälligst: auf diesem Kreuzer sind Sie immer noch Steward, und das ist noch immer Ihr Kapitän!"

Anschließend beriet der Leutnant sich mit den gefangenen Kapitänen und entwarf unsere künftige Rangordnung. Die Schiffer, die Ersten Ingenieure und die Ersten Offiziere sollten im Laderaum die achtere Backbordecke belegen; die jüngeren Offiziere die vordere Ecke, alle übrigen die Steuerbordseite.

Diese Schranken sollten nicht nur theoretisch und unsichtbar gezogen werden, vielmehr wurden sogleich leere Kisten nach unten geschickt, mit denen sich nun jede Abteilung ihr besonderes Quartier abgrenzte. Man drehte die offenen Kisten nach innen, um gleichzeitig Spinde zu bilden. Durch den Barrikadenbau vermehrte sich freilich das Ungeziefer nicht gerade wenig, und bei Ausbruch eines Feuers hätte der Raum in Augenblicken eine Hölle werden müssen.

Nachdem das einmal eingeführt war, entwickelte sich der Kastengeist in unserem Käfig immer mehr. Als dann im Lauf der Monate noch Gefangene aller Arten sich zu uns gesellten, gab es bald viele Abteilungen, alle hinter Kisten und Kästen verschanzt und mehr oder weniger miteinander verfeindet. Nur durch einen schmalen Zwischenraum voneinander getrennt, unterschieden sich diese Gruppen durchaus, etwa wie die Vororte einer Großstadt.

An einem der gefangenen Kapitäne ist unserem Vaterland ganz entschieden ein Diplomat verlorengegangen. Zwischen dem Schiffer und dem Steuermann des Segel-

schiffs „Dee" herrschte Feindschaft. Es wurde daher, als Leutnant von Auerswald unsere Rangordnung schuf, der Einwand erhoben, daß ein Segelschiffssteuermann nicht mit dem Ersten Offizier eines Dampfers auf eine Stufe gestellt werden dürfe. Man legte fest, daß er im Range erst dem Zweiten Offizier eines Dampfers gleichzusetzen sei und daher seine Hängematte im Lager der Jüngeren anhaken müsse. Diese raffiniert erfundene Klausel hatte die gewünschte Wirkung: sie trennte zwei Feinde. Außerdem brachte sie in unsere Abteilung, in die Gruppe der Zweitrangigen, einen netten Kameraden.

Diesen Martin, den Steuermann der „Dee", erwähnte ich schon: den Mann, der jede Bewegung des „Wolf" genau registrierte und für jede gelegte Mine einen Knoten in seinen Bindfaden machte. Er war breit und stark wie ein Gorilla und wirkte mit seiner Hakennase, die aus dem hohlen Gesicht hervorsprang, wie ein Theaterpirat. Martin, im Grunde gutmütig, war ein Kerl, der seine Feinde richtig haßte und seine Freunde richtig liebte. Er war um Jahrhunderte zu spät geboren, sonst hätte er mit dem Seeräuber Morgan die Küsten Westindiens unsicher gemacht.

Martins „rotes Tuch" war sein Kapitän, Rugg von der „Dee". John Rugg, damals über siebzig, ist vielleicht im Weltkrieg der älteste Schiffsführer auf großer Fahrt gewesen. Vor dem Krieg war er als Segelschiffer weithin bekannt und mit der „Neotsfield" auch in Sydney ein häufiger Gast. Lange Jahre hatte der Alte nachher seine „Dee" geführt, eine geräumige Dreimastbark von zwölfhundert Tonnen, beheimatet in Port Louis, Mauritius,

gebaut 1885. (Als das Schiff im Indischen Ozean von „Wolf" versenkt wurde, befand es sich in Ballast auf der Reise von Mauritius nach Bunbury.)

Die damalige Mannschaft der „Dee" war die merkwürdigste, die man sich denken kann. Sie bestand nur aus Halbblutjünglingen von der Insel Mauritius, im Alter von vierzehn bis siebzehn Jahren. Wie diese Burschen auf hoher See mit der schweren Bark fertig wurden, mag zu den Geheimnissen der Seefahrt gehören. Bei der Ausführung der Befehle hatten sie es bestimmt nicht leicht, denn sie dienten einem frommen Kapitän und einem stets fluchenden Steuermann. Außer dem alten Schiffer war Martin der einzige wirkliche Seemann auf „Dee". Der arme Kerl hat sicherlich Tag und Nacht Dienst gemacht.

Im hohen Alter hatte sich Kapitän Rugg ganz der Religion verschrieben. Der brave alte Onkel, der mit seinem schneeweißen Vollbart wie ein Heiliger aussah, konnte sich zu jeder Zeit ganz in stumme Gebete versenken. Dann stand er an der Heckreling des „Wolf", den Kopf hoch wie eine trinkende Ente, und strömte gleichsam Frömmigkeit aus. Wenn Martin das gerade sah, fluchte er ganz lästerlich. Er erklärte uns seinen Zorn gegen Rugg: das heilige Wesen des Kapitäns habe leider den schweren Nachteil, daß der Alte in weltlichen Dingen, wie der anständigen Ernährung seiner Mannschaft zum Beispiel, zu gleichgültig sei. Die Besatzung der „Dee", behauptete Martin, habe eigentlich immer nur von Gebeten und Erbsensuppe gelebt.

Außer den Missionsschiffen war das einzige Fahrzeug in diesen Gewässern, das an Größe der „Dee" ungefähr

gleichkam, der „Messenger" von der Pitcairn-Insel. Die Postdampfer nach Panama ankern jetzt zuweilen vor Pitcairn, aber lange Zeit hatte die Insel mit der Außenwelt keine Verbindung. Deshalb bauten sich die Bewohner selbst ein Schiff. 1915 begannen sie, mit allerlei Holz, das man im Tausch von den wenigen Schiffen, die die Insel besuchten, erhandelt hatte. Nach einer Bauzeit von fünfzehn Monaten sah der fertige „Messenger" etwa aus wie ein plumpes Hausboot, mit dem man zur Not auch segeln konnte. Die mit feierlichen Segenswünschen eingeleitete Jungfernfahrt fand 1916 statt.

Die Pitcairner sind Nachkommen der Meuterer von der „Bounty" und der Frauen von Tahiti, die damals mit ihnen zur Insel flohen. Aber der moderne Pitcairner hat mit seinen romantischen Vorfahren nichts mehr gemein. Vor mehreren Menschenaltern ging einmal ein Missionar in Pitcairn an Land. Seitdem sind die Bewohner der Insel ganz strenggläubige Adventisten.

„Messenger" benötigte für die tausend Meilen bis Tahiti rund vier Wochen. Das Ergebnis dieser Reise war für die Zurückgebliebenen nicht erfreulich. Als ich mir das Pitcairner Fahrzeug auf der Lagune von Papeete ansah, hörte ich wortreiche Schilderungen, warum es vorläufig nicht heimkehren könne. Erstens sei es nicht seetüchtig, zweitens habe man Ärger mit dem Zoll, und dies und jenes. Der wahre Grund für die verschobene Abfahrt sind aber vermutlich junge Mädchen gewesen, blumengeschmückte kichernde Mädchen, die ich noch am Abend vorher mit den Leuten vom „Messenger" am Strande spazierengehen sah.

Diese kleinen braunen Schönen machten auf mich nicht eben den Eindruck, als legten sie auf Predigten der Missionare besonderen Wert, und die Herren von Pitcairn schienen sich doch ziemlich schnell den Sitten ihrer Großväter von der „Bounty" wieder anzupassen. Als ich Tahiti verließ, lag der „Messenger" immer noch dort. Ob er je wieder heimsegelte, weiß ich nicht.

Neben der Besatzung der „Dee" ragten im Gefängnis auf „Wolf" die Männer vom Schoner „Winslow" hervor. Dieser amerikanische Schoner müßte in der Geschichte Australiens einen besonderen Platz einnehmen, weil er der letzte Segler war, der in Circular Quay Ladung nahm.

Circular Quay, immer noch schön mit dem reinen Blau seiner Wasserfläche, war früher ein wichtiger Ladeplatz für die großen Segelschiffe. Der kleine Hafen war Endstation für all die Klipper und berühmten Schiffe, deren Namen uns die Geschichte der Seefahrt bewahrt hat: „Cutty Sark", „Flying Cloud", „Torrens", „Sobraon" und andere.

Sogar die Sydneyer wissen nicht mehr, daß Joseph Conrad mit seinem ersten Schiff dort angelegt hat. Die Bark „Otago", 364 Tonnen, von Bangkok nach Sydney, Kapitän Joseph Conrad, ankerte in Circular Quay im Mai 1887. Der große Schriftsteller schildert den Ort als „nicht etwa ein Dock, sondern ein reizendes Hafenbecken in einer der schönsten Buchten der Welt, wo die Straßen der Stadt hinabblicken auf die vielen Aristokraten der Meere, die dort ankern".

Genau dreißig Jahre nach Conrads Abreise nahm hier die „Winslow" ihre Ladung und segelte, im Mai 1917, dem Ende entgegen, das „Wolf" ihr bald bereitete. Es sind von Sydney auch später noch Segelschiffe ausgelaufen, aber nicht mehr von Circular Quay.

Der Schoner verließ Sydney am 20. Mai. Am 7. April hatten die Vereinigten Staaten Deutschland den Krieg erklärt. „Winslow" war, als „Wolf" sie anhielt, am 17. Juni, das erste von ihm erbeutete Schiff unter amerikanischer Flagge. Vor Nerger erhob sich jetzt plötzlich auch das Problem der Neutralität: zur Besatzung der „Winslow" gehörten nur wenige geborene Amerikaner; die meisten waren Skandinavier oder eingebürgerte Amerikaner. (Die Mehrzahl der Seeleute auf amerikanischen Schiffen waren damals Schweden, Norweger und Dänen, hauptsächlich Schweden.) Ein paar Mann von der „Winslow" hatten vorsichtshalber ihre amerikanischen Einbürgerungspapiere vernichtet, als „Wolf" die deutsche Flagge zeigte. Obgleich „Wolf" selbst über dreihundert Mann Besatzung hatte, konnte er, wenn es einmal galt, ein Prisenschiff leerzumachen, stets mehr Hände gebrauchen. So erbot sich Kapitän Nerger, jeden als Neutralen zu behandeln, der ihm half, die Ladung seines eigenen Schiffes auf den „Wolf" zu transportieren. Die meisten Leute von der „Winslow" erklärten sich damit einverstanden.

Kapitän Trudgett, der Schiffer der „Winslow", stammte aus Neuschottland, wo man den einheimischen Seemann „Blaunase" nennt, und hatte früher bei der Fischerei auf den Grand Banks sein Brot verdient. Seine Sprache war

entsprechend gesalzen. Als er sah, daß seine Leute bei der Ausplünderung ihres Schiffes für Deutschland schwere Lasten schleppten, wenn auch mit ziemlich blöden Gesichtern, platzte ihm der Kragen. „Bin ich denn besoffen?" begann er, noch verhältnismäßig milde. „Sieh einer diese Speichellecker, diese feige Bande!" Dann holte er erst ordentlich Luft und fing richtig an. Sämtliche schlechten Eigenschaften dieser Feiglinge und ihrer Ahnen kamen zur Sprache, und zwar in so groben Ausdrücken, daß die Leute rot wurden vor Scham und Zorn.

Die amerikanischen Segler, sowohl „Winslow" wie „Beluga", hatten viel bessere Verpflegung als die großen Engländer, die der „Wolf" kaperte. Der neuseeländische Dampfer „Wairuna" führte neben reichem Proviant auch die vierzig fetten Schafe nur zur Verpflegung der Besatzung an Bord. Englische Reeder wären wahrscheinlich bei solcher „Verschwendung" vom Schlag gerührt worden.

Im Weltkriege rafften manche Reeder riesige Vermögen zusammen, gewonnen aus dem Blut der Männer, die zu Hunderten in den Kesselräumen und auf Deck torpedierter Schiffe starben. Solche Arbeitgeber sorgten, selbst als die Frachten – also ihre Gewinne – gewaltig stiegen, mit aller Zähigkeit dafür, daß die Besatzungen ihrer Schiffe nur ja nicht zu gute Verpflegung bekamen. Ich machte nach dem Krieg eine Fahrt auf einem englischen Frachtdampfer mit, zu einer Zeit also, wo in England von Lebensmittelnot wirklich nicht die Rede sein konnte. Auf dem Schiff bekamen die Matrosen weder Unterlagen noch Decken, sondern mußten auf den nackten Planken schlafen.

Notwendige Verpflegung, wie Butter, Zucker oder Marmelade, wurde nur einmal wöchentlich in ganz kleinen Mengen verteilt. Mindestens vier Tage die Woche lebte die Mannschaft von trockenem Brot und Tee ohne Zucker.

In unserem Gefängnis trug, als wir bei den Fidschi-Inseln kreuzten, etwas Neues zur „Unterhaltung" bei: eine Sorte besonders übler Läuse, die wie Leim am Körper hafteten und uns sehr quälten, bis der Schiffsarzt uns untersuchte. Hierbei gab es peinliche Bilder, und mancher ältere Offizier bot einen unerfreulichen Anblick. Wenn ein älterer Mann von Rang und Würden sich vor einer grinsenden Menge ausziehen muß und mit Chemikalien entlaust wird, macht er nur selten gute Figur. Alle Gefangenen mußten jetzt auch zur Impfung antreten. Sie bekamen zuerst ein Serum gegen Typhus oder dergleichen, was für die nächsten Monate sehr wichtig war.

9

Der Fliegende Holländer der Neuzeit

Einige Tage nach Versenkung der „Beluga" wurde durch Kapitän Nergers Hoffnung, bald ein Schiff mit Kohle aufzuspüren, ein dicker Strich gemacht.

Der Kreuzer trieb sich zwischen Sydney und Suva schon länger herum als gut sein konnte, brauchte jetzt aber so dringend Kohle, daß sein Kommandant bereit war, große Gefahren auf sich zu nehmen. Bei täglicher Luftaufklärung durch „Wölfchen", die das Schiff vor Überraschungen schützte, waren wir Suva nähergerückt. Da nahm uns ein Unfall unseren Beschützer. Eines Abends stieg Flugmeister Fabeck kurz vor Sonnenuntergang zu seinem gewohnten zweiten Flug auf. In den ersten zwanzig Minuten benahm sich das Flugzeug ganz vernünftig und hatte, in einem weiten Kreis kletternd, schon fast tausend Meter Höhe erreicht, als plötzlich der Motor aussetzte: Fabeck ging in Kreisen abwärts und näherte seine Maschine dem „Wolf", noch ziemlich hoch. Auf einmal ging „Wölfchen" im Steilflug nieder und krachte, etwa eine Meile vom „Wolf", ins Meer. Mit dem Rumpf

halb unter Wasser, Schwimmer und ein Tragdeck zusammengedrückt, blieb „Wölfchen" liegen. „Wolf" steuerte unter Volldampf hin, Boote wurden ausgesetzt. Inzwischen begann das Flugzeug zu sinken; Fabeck und der Beobachter standen unverletzt auf dem Schwanz. Es gelang, von den Booten aus die Maschine mit Leinen zu sichern, bevor sie ganz untergehen konnte. Das verwundete „Wölfchen" wurde aufs Achterdeck gehievt. Dort lag es noch am nächsten Morgen und sah hoffnungslos zertrümmert aus, denn die Schwimmer waren erledigt, die Bespannung hing in Fetzen, und ein Flügel war bös zersplittert. „Wölfchen" wurde auseinandergenommen, die zerbrochenen Schwimmer nach vorn geschafft, und das Fahrgestell wurde wieder in seinen engen Verschlag gequetscht. Dann machten sich die Schiffszimmerleute an die Herstellung eines neuen Flügels. Eine schwierige Aufgabe. Wir Gefangenen hielten es nicht für möglich, daß man sie mit Bordmitteln lösen könne.

Am Tage nach dem Flugzeugunfall (15. Juli 1917) kam gegen Abend ein Segel in Sicht. Die Gefangenen mußten, wie gewöhnlich, sofort nach unten. Mit „Alle Mann auf Gefechtsstationen" dampfte „Wolf" dieser neuen Entdeckung entgegen.

Als die deutsche Flagge hochging, drehte das fremde Schiff sofort bei. Ein Prisenkommando verließ den „Wolf", und bald kamen die Boote mit verstörten Gefangenen zurück. Es war die Besatzung des amerikanischen Schoners „Encore" (573 Tonnen, Kapitän Ohlsen), vom Columbia River mit einer Ladung Bauholz für Sydney seit 51 Tagen unterwegs. Wir durften jetzt an Deck bleiben, um das Ende der „Encore" mitzuerleben. Kapitän Nerger wünschte nämlich, daß die Kriegsgefangenen bei den Versenkungen Zeuge waren. Ich glaube nicht, daß er uns dadurch mit Deutschlands Macht imponieren oder „Theater" machen wollte; denn dergleichen lag ihm gar nicht. Solche Versenkungen waren immer sehenswert, und er wollte uns offenbar den Anblick als Abwechslung gönnen, zumal wir dabei nicht schaden konnten. So erlebten wir manche aufregende Stunde. Bei der Zerstörung der „Wairuna" und der „Winslow" durch Granaten hatten wir bereits gestaunt, und das Ingrundschießen der „Beluga" mit ihrem Benzin hatte uns ein Bild geboten, wie es auf den sieben Meeren selten zu erblicken war.

Die „Encore" trug eine mächtige Ladung Oregonfichte, so gestaut, daß das Holz bis hoch über die Decksbauten reichte.

Alle Vorräte von der „Encore" wurden mit Booten auf „Wolf" geschafft. Ausgezeichnete Sachen: viele Kisten mit Konserven, mit Suppen, Fleisch, Gemüse, Früchten und Gewürzkost. Die Besatzung der „Encore" hatte anscheinend nicht schlecht gelebt. Einer der deutschen Offiziere dankte beim Anblick der Herrlichkeiten seinem Schöpfer, daß „Encore" kein britischer Tramp war.

Als „Wolf" alle Lebensmittel von der „Encore" übernommen hatte, wurde über das Achterdeck des Schoners Öl gegossen und angezündet. Inzwischen war es dunkel geworden, so daß die Flammen wie riesige Fackeln von dem Segler emporloderten und das Meer meilenweit erhellten.

Beide Schiffe standen nahe der Hunter-Insel, einem Felseiland in der Nähe der Fidschis. Die Position bei der Versenkung war $23\,^1/_2\,^0$ südlicher Breite und $173\,^0$ östlicher Länge. Kapitän Nerger steuerte, während die „Encore" noch brannte, nach Norden davon, um die Gegend möglichst schnell zu verlassen. Und das war klug. Zwar war der deutsche Kommandant nicht gerade abergläubisch, aber er hatte immerhin seine bestimmten „Ahnungen" und schien die Nähe feindlicher Kreuzer instinktiv zu fühlen.

Für sein Schiff war gerade jetzt zweierlei gefährlich geworden: der Zusammenbruch des Flugzeugs und der Brand dieses Yankeeschoners mitten auf dem Dampfertrack; ein Brand, der noch viele Stunden lodern und die Aufmerksamkeit aller Schiffe im beträchtlichen Umkreis erregen konnte; auch die Aufmerksamkeit feindlicher Kreuzer. Wäre noch ein Zeichen nötig gewesen, daß „Wolf" sich in einer anderen Gegend sicherer bewegen würde, so hätten die Funksprüche genügt, aus denen hervorging, daß einer der japanischen Kreuzer in der Nähe lief.

Das große Problem für Kapitän Nerger hieß „Wohin?" Obenan stand die Kohlenfrage. Als der Indische Ozean vor ein paar Wochen für „Wolf" zu heiß geworden war, hatte Nerger es fertiggebracht, Schiffe mit so viel Kohle zu kapern, daß er „Wolf" in den Pazifik lenken konnte. Dort war er dann, bei den Kermadec-Inseln, am Ende seiner Kunst gewesen, als der Zufall ihm „Wairuna" in den Weg warf.

Jetzt jedoch erschien die Lage für den Hilfskreuzer hoffnungslos. Brennstoff war kaum noch vorhanden, und an

den Küsten auf dieser Seite des Pazifik stand dem Schiff kein Hafen offen. Wie dem Fliegenden Holländer erging es „Wolf": ohne Ziel, und ohne Hoffnung auf einen Hafen, zog er dahin. Ja, es erging ihm noch schlimmer, denn jenes sagenhafte Schiff ward von Geistern geführt, die bekanntlich kein Essen brauchen, während die rund fünfhundert Mann auf „Wolf" in keiner Beziehung geisterhaft waren, und ihr Appetit erst recht nicht. Sie brauchten Verpflegung, tonnenweise. Selbst die beträchtlichen Vorräte aus den beiden amerikanischen Seglern waren bei dem großen Bedarf nur Tropfen auf den heißen Stein.

Nur noch eine Möglichkeit schien zu bleiben: daß „Wolf" quer durch den Pazifik lief, um sich in einem neutralen Hafen in Südamerika internieren zu lassen. Aber auch dagegen sprach zweierlei: erstens reichte die Kohle nicht aus, und zweitens hatte Nergers Kinn eine ganz besondere Form. Von einem Mann mit solchem Kinn konnten wir uns nicht vorstellen, daß er mit über hundert noch ungenutzten Minen an Bord in neutralen Schutz flüchten würde. Das wäre wohl auch dann nicht geschehen, wenn er bei einem letzten Gewaltstreich zweimal fünfhundert Mann hätte opfern müssen.

Seit acht Monaten verfolgte „Wolf" nun schon seine Aufgabe. Acht Monate stand Nerger unter dem Zwang, stets so viel Kohle erbeuten zu müssen, daß sein Schiff in Fahrt bleiben konnte. Immer wieder dasselbe. Die Zukunft sah damals, vor der Hunter-Insel, für die Besatzung genau so trüb aus wie für die Gefangenen. Langsam, ziellos dampfte „Wolf" auf nördlichem Kurs von der bren-

nenden „Encore" fort. Ziellos, weil es erreichbare Ziele für ihn nicht gab; langsam, um mit Feuerung zu sparen. Und wenn ich das heute überlege, – ich hätte mit Nerger nicht getauscht. Lieber wollte ich als Gefangener unten sitzen, als an Stelle des einsamen Mannes, der, ständig in höchster Anspannung lebend, seine schwere Verantwortung eisern und unbeugsam trug, auf der Brücke des Kaperschiffs stehen.

In den Gewässern, die „Wolf" jetzt verließ, ereigneten sich in wenigen Jahren ziemlich viele Seeunfälle, und alle dort verunglückten Schiffe gehörten derselben Reederei. Am Abend des 17. Juni 1917 (ein paar Stunden, nachdem „Wairuna" von „Wolf" versenkt ward) wurde auf dem Dampfer „Waitotara", der damals, nur wenige hundert Meilen vom „Wolf", seines Weges von Suva nach Sydney zog, ein Feuer entdeckt. Wir Gefangenen erfuhren das gleich, da der Nachrichtenoffizier sich in frühester Morgenstunde zu uns in den Laderaum bemühte, um möglichst viele Einzelheiten über das brennende Schiff zu erfahren. (Nerger hatte nämlich auch einen Nachrichtenoffizier, der sich besonders darauf verstand, aus aufgefangenen Funksprüchen, erbeuteten Postsendungen, Privatbriefen von Gefangenen usw. wichtige Dinge zu ermitteln.)

Als „Waitotara" SOS rief, waren die Sendeverhältnisse schlecht, so daß der Funker auf „Wolf" den Namen des Schiffs als „Waitoutar" aufgefaßt hatte. Diesen Namen hatte man in den Schiffslisten nicht gefunden. Daher der Besuch des Offiziers und unsere frühe Kenntnis von dem Vorfall. Während der ganzen Fahrt ist es uns

fast immer gelungen, die wichtigen Ereignisse auf solche Weise zu erfahren.

„Waitotara", ein neues Fahrzeug, war erst kürzlich von der Union Steamship Company of New Zealand in denselben Dienst gestellt worden wie ihr Schwesterschiff „Wairuna": zwischen Neukaledonien und den Fidschis. Der Dampfer trug eine Ladung Kopra, als der Brand ausbrach, während fast zur selben Stunde „Wairuna" vom „Wolf" zerschossen wurde. „Waitotara" wurde verlassen und sank noch am selben Abend. Dieser Untergang zweier beladener Schiffe am gleichen Tage bedeutete für die Reederei einen Riesenverlust. Erst wenige Monate vorher war der Postdampfer „Maitai" von derselben Gesellschaft auf dem Riff von Rarotonga gescheitert, und eine Weile nach dem Kriege sank auch noch ihr Dampfer „Tahiti" in denselben Gewässern. Die „Tahiti" bediente nämlich, wie die „Maitai", die Postlinie von Sydney über Neuseeland nach San Francisco und fand ihr Grab bei der Kermadec-Insel auf der Fahrt von Wellington nach Rarotonga.

Der Untergang des Dampfers „Tahiti" ist ein Kuriosum in der Schiffahrtsgeschichte.

Eine Schraubenwelle war gebrochen, und bevor die Maschinen gestoppt werden konnten, hatte das wirbelnde Stück Stahl die Beplattung am Heck zerschlagen. Die Schotts wurden sogleich geschlossen, doch der Wasserdruck preßte das achtere Schott allmählich zurück. An Bord waren zweihundertfünfzig Menschen, und auf Hilfe konnte man vor Ablauf eines Tages nicht rechnen. Wenn das Schott nicht hielt, mußte das Schiff in Minuten sinken.

Es gelang der Mannschaft unter schweren Mühen, das Schott sechsunddreißig Stunden zu halten, bis der Dampfer „Ventura" herankam. Dann brach das Schott nieder, und sofort nach Übernahme der Passagiere und Besatzung auf den amerikanischen Dampfer sank die „Tahiti". Das Unglück ist deshalb denkwürdig, weil weder früher noch später ein Schiff infolge Propellerschaftbruches zugrundeging.

Nach Verlassen des Handelsweges bei den Fidschi-Inseln verharrte „Wolf" noch mehrere Tage auf nördlichem Kurs und drehte allmählich auf Nordwest, von den Neuen Hebriden weit abhaltend.

Auf diesem Kurs, östlich der Neuen Hebriden, war es nahezu ausgeschlossen, eine geeignete Beute zu treffen, doch dafür war dieses Seegebiet auch von feindlichen Kriegsschiffen frei. Hier konnte „Wolf" ruhig seine Fahrt auf fünf Knoten die Stunde drücken. Bei so langsamer Fahrt sank der Kohlenverbrauch auf das Minimum. Währenddessen wurde mit Hochdruck an der Erneuerung des Flugzeugflügels und der Schwimmer gearbeitet.

Obgleich er allmählich seinen Kurs auf Neuguinea zu änderte, plante Nerger damals gewiß noch nicht, den Flottenstützpunkt Singapore durch Minen zu sperren. Jeden Vorschlag, dergleichen zu versuchen, hätten sowohl seine eigenen Leute wie auch die Gefangenen als phantastisch und lächerlich abgetan. Alle Mann waren der Meinung, daß Nerger jetzt bestenfalls noch die Minen vor Neuguinea abwerfen könne, um sein Schiff dann auf der nächsten Insel, im holländisch-indischen Gebiet, internieren

zu lassen. Aber selbst das noch durchführen zu wollen, schien vermessen und hing davon ab, ob es gelang, einem kleinen Inseldampfer noch einige hundert Tonnen Kohle wegzuschnappen [16].

Jetzt waren von den neuesten Prisen, den amerikanischen Schiffen, noch mehr Gefangene an Bord gekommen. Wieder spielten die üblichen Szenen sich ab, wenn Kapitän Nerger den Skandinaviern die Neutralitätsvorrechte anbot, unter der Bedingung, daß sie bei künftigen Kaperungen mit löschen halfen. Die meisten begrüßten das Angebot nur zu willig, waren aber doch etwas zweifelnd ins Vorschiff gegangen, um dort bei der deutschen Mannschaft ihr Lager aufzuschlagen. Kapitän Cameron von der „Beluga", der sich um Weib und Kind sorgte, sah nichts davon und sagte auch nichts zu seinen desertierenden Leuten. Kapitän Ohlsen von der „Encore", ein Amerikaner, geborener Schwede, ertrug das Versagen seiner Leute ruhiger als Kapitän Trudgett von der „Winslow", der die Abtrünnigen erbittert beschimpfte, während Ohlsen nur sagte: „Na ja, was kannst du von einer Qualle denn mehr verlangen als ein Zittern!"

Auffallenderweise schimpfte am meisten einer der Schweden, der Steuermann Johnson, von der „Beluga" oder „Encore"; ich habe vergessen, von welchem Schiff.

Johnson, dessen Sympathien auf seiten der Gegner Deutschlands lagen, war erst seit so kurzer Zeit Bürger der Vereinigten Staaten, daß er ein „th" oder „j" noch nicht richtig aussprechen konnte. Er strafte alle, die ihr Amerikanertum verleugneten, mit Verachtung und wünschte die

„Scowegischen Querköpfe" zu allen Teufeln. Johnson war durchaus keine „Qualle", sondern ein hundertprozentiger Yankee.

Hier in der Nähe der Neuen Hebriden quälte die Hitze uns fürchterlich. Wir gingen bei Sonnenuntergang in unseren Raum, der jetzt für die vielen Menschen kaum noch Platz bot, zumal auch noch der Rumpf des Flugzeugs darin verstaut war. Dieser überfüllte Raum war der reine Brutofen, von einem schweren „Duft" erfüllt. Die monatelange Konservenverpflegung rief bei vielen Hautausschlag hervor. Wir wurden wiederholt untersucht und bekamen wieder Spritzen, wahrscheinlich Serum gegen Typhus. Der Skorbut verschonte uns noch.

Mit Ausnahme der meisten Kapitäne und der Ersten Offiziere hatten wir uns unserer Kleidung längst so weit entledigt, daß Beinkleider gewissermaßen schon Gala darstellten. Die Minen, die im Nebenraum reihenweise lagen, erwähnten wir kaum noch, sondern sprachen viel über feindliche Kreuzer, obgleich diese jetzt ferner schienen als je. Wir befürchteten besonders, daß „Wolf" einem japanischen Kreuzer in die Quere laufen könne. Die Japaner durchstreiften damals den ganzen östlichen Pazifik. Es mag an sich kein Unterschied sein, ob man durch britische Granaten oder durch japanische in die Luft geblasen wird, und „Wolf" mit hundert Minen an Bord hätte einen scharfen Kampf sowieso kaum lange bestanden. Doch wer von uns den Osten kannte, wußte, weshalb gerade die Japaner zu fürchten waren.

Kapitän Meadows hatte ein Steckenpferd. Er warf bei

jeder Gelegenheit Flaschenpost über Bord, mit Zetteln, auf denen er den „Wolf" und seine Prisen näher beschrieb. Schließlich hinderte Flaschenknappheit ihn in dieser Tätigkeit. Da inzwischen aber die Flaschen mit allerhand eingemachten Sachen von den amerikanischen Schiffen an die Mannschaft ausgeteilt wurden – die Gefangenen bekamen keine – gab es bald wieder Flaschen genug. Unauffällig sicherte sich Meadows, meist mit Hilfe der neutralen Skandinavier, einen Vorrat, und fand immer neue Mittel, die Wachen zu täuschen. Er nutzte geschickt die Strömungen aus. Es kam später an den Tag, daß die erste Nachricht, die die britische Admiralität über „Wolf" empfing, aus einer Flaschenpost von Kapitän Meadows stammte, die in Ostindien angespült wurde.

So vergingen die Tage, während der Kaper langsam und noch ohne Ziel an den Neuen Hebriden vorbei den Salomon-Inseln zustrebte. Dann und wann kam eine Koralleninsel in unser Blickfeld, kleine Kokospalmenwäldchen wie Schattenrisse am Horizont. Bootmannsvögel, deren rote Schwanzfedern im grellen Sonnenlicht leuchteten, schwebten ums Schiff. Die See lag glatt wie ein Fußboden da, fast so blau wie auf Reklameplakaten. Auf der Schanz dörrten Gefangene in der Sonne oder zerflossen unter Deck in den Hängematten. Die Besatzung war übermüdet und reizbar. Jeder grübelte, wo und wann die unheimliche Reise wohl enden mochte.

„Wolf" fuhr durch die Salomongruppe. Nicht ein einziger Dampfer dort! Hier kam nur alle sechs Wochen ein Schiff von Sydney, das aber ohne Flugzeughilfe nicht

aufgespürt werden konnte. Der Deutsche hätte den Hafen Tulagi (Hauptstadt der Salomons) anlaufen können, um sich Kohlen zu sichern. Das wäre jedoch Selbstmord gewesen. Zwar konnte Tulagi, wenn dort nicht gerade ein Kriegsschiff lag, keinen Widerstand leisten, doch besaß die kleine Inselstadt eine Funkstation, und „Wolf" hätte nie entkommen können, wenn sein Aufenthalt einmal verraten wurde.

Am 29. Juli, gerade zwei Wochen nach der Versenkung der „Encore", machte sich an Bord des „Wolf" eine deutliche Wandlung bemerkbar. Im Benehmen der ganzen Besatzung spürten wir eine gewisse Erregung. Das uns schon bekannte Vorgefühl, daß bald etwas geschehen müsse, stellte sich wieder ein. Tag und Nacht ging die Arbeit am Flugzeug weiter, in geradezu fieberischer Hast. Das neue Tragdeck setzten die Deutschen aus zahlreichen Stücken zusammen.

Bald erfuhren wir den Grund für die Eile: „Wolf" sollte auf Neuguinea vorstoßen. Zweifellos ein gefährlicher Plan. Doch aus dem Funkverkehr von Sydney, in offener Sprache, hatte man genau ermittelt, wann der Dampfer nach Rabaul fällig sein mußte; ebenso wurden alle Zahlen über Ladung und Kohlenvorrat des Schiffes abgehört.

Wenn das Flugzeug rechtzeitig startbereit wurde, brauchte „Wolf" diesem Dampfer auf dem Wege nach Rabaul nur aufzulauern. Und wenn er ihn traf, bedeutete das: neue Verpflegung für die Besatzung, frische Nahrungsmittel, vielleicht sogar Bier! Sicherlich auch etwas Whisky. Und Kohle! Mit gefüllten Bunkern war dann

„Wolf" in der Lage, ein Ziel anzusteuern. Irgendeins, irgendwo – nur nicht mehr dieses unstete Wandern. Die deutsche Mannschaft fürchtete nichts, wenn nur ihr Höllenschiff erst wieder eine bestimmte Aufgabe bekam.

Anfang August stand der „Wolf" südlich von Neubritannien und Neuguinea. Der Ersatzflügel für das Seeflugzeug war fertig, ein Probeflug wurde vorbereitet. Das Fahrgestell wurde heraufgeschafft, Schwimmer und Tragdecks daran befestigt. Fabeck und sein Beobachter kletterten hinein, und „Wölfchen" wurde über Seite gehievt. „Wolf" drehte ab, um ihm Startraum zu geben. „Wölfchen" erhob sich leicht vom Wasser und schwang sich in Kreisen höher und höher. Die Deutschen riefen begeistert Hurra. Sogar wir Gefangenen freuten uns über die Schnelligkeit der Maschine. Solange „Wölfchen" erkundete, war „Wolf" gegen Kriegsschiffe geschützt – wenigstens für eine Weile. Der Kommandant besichtigte an dem Tage, als „Wölfchen" den Probeflug bestand, wieder einmal das ganze Schiff. Sein meistens gespannter Gesichtsausdruck hatte sich ein wenig gelöst, und man empfand in seiner Haltung sogar eine kühle Freundlichkeit. Der Fang der „Matunga" war gesichert. Kapitän Nerger sah im Geist wieder volle Bunker und dachte voraus, an die Javasee und seinen Plan.

10

Dampfer „Matunga" wird gekapert

Am 27. Juli 1917 verließ der Passagierdampfer „Matunga" Sydney in Richtung nach Rabaul, dem Hauptverwaltungssitz der früheren deutschen Kolonien Neuguinea, Neupommern und Neumecklenburg. Das Schiff führte Post, Lebensmittel und sonstiges Stückgut für die Kolonien an Bord. Die Besatzung bestand aus rund fünfzig Mann. Bei den Passagieren befanden sich auch Soldaten für die Garnison Rabaul, mit mehreren Offizieren, unter ihnen Colonel Strangman, der frühere Verwalter von Britisch-Neuguinea.

Zwei Tage später lief die „Matunga" Brisbane an, um noch Fahrgäste und Post zu übernehmen, nachdem sie vorher in offener Sprache ihre Ankunftszeit dorthin gefunkt hatte.

Am 29. Juli von Brisbane auslaufend, sollte „Matunga am 7. August in Rabaul eintreffen. Am 5. August, fünf Uhr nachmittags, funkte sie nach Rabaul, daß sie am 7. um zwei Uhr früh dort sein werde. Aber „Matunga" traf nicht ein, sondern blieb seit diesem Funkspruch verschollen. Da man nicht darauf kam, daß ihr Verschwinden

mit dem Krieg zusammenhängen könnte, wurde die sensationelle Nachricht nicht geheimgehalten, und der Fall „Matunga" beschäftigte die Öffentlichkeit nicht weniger als zehn Jahre vorher das Verschwinden des Dampfers „Waratah". (Dieser ganz neue Dampfer war einige Jahre vor dem Kriege mit zweihundertfünfzig Menschen zwischen Durban und Kapstadt verschollen. Nie wurde die kleinste Spur gefunden.)

Obwohl nun damals Minen vom „Wolf" an den Küsten von Neusüdwales lagen und die „Cumberland" durch Mine sank, bevor „Matunga" Sydney verließ, weigerten sich die Behörden Australiens immer noch, an das Vorhandensein dieser Minen zu glauben. Durch Minen entstandene Verluste wurden „inneren Explosionen" zugeschrieben. Bei „Matunga" meinte man anfangs, daß in ihrer Ladung Zeitbomben versteckt gewesen wären. Zwischen dem Verschwinden dieses Schiffes und dem des neuseeländischen Dampfers „Wairuna", der nun schon seit vielen Wochen in San Francisco überfällig war, sah man keine Zusammenhänge. Das war bei „Wairuna" begreiflich, da sie von Auckland nach San Francisco direkt verkehrte und ihr auf der langen Reise schließlich ein Unglück zustoßen konnte. Mit „Matunga" lag der Fall anders: war sie doch bei ihrem Verschwinden nur eine Tagereise vom Ziel entfernt gewesen. Ganz Australien beschäftigte sich mit der Sache, und die Leute, die mit Vorliebe an den Briefkasten ihrer Zeitung schreiben, erlebten eine herrliche Zeit, da sie für das Verschwinden des Dampfers alle möglichen Gründe erfinden konnten, vom plötzlichen

Ausbruch einer Pest bis zur Rache der Himmlischen wegen Entheiligung des Sonntags.

Amtliche Nachforschungen ergaben nichts, und alle Zweifel ruhten wieder, als man plötzlich erfuhr, daß vom Seismographen zu Sydney am 6. August ein Seebeben im Gebiet von Neuguinea verzeichnet war.

Da die australischen Behörden nicht zugeben wollten, daß ein feindliches Schiff in der Nähe ihrer Küsten sei, schrieb man das Ausbleiben der „Matunga" dem Seebeben zu. Vom kleinsten Schiffsjungen bis zum höchsten Beamten war man überzeugt, daß die See den Dampfer „Matunga" auf diese Weise verschlungen habe.

In Wirklichkeit nahm das Schicksal des Schiffes einen anderen Verlauf. Der erste Funkbericht, den die Agenten in Rabaul am 27. Juli erhielten, teilte ihnen – und gleichzeitig dem „Wolf" – mit, daß „Matunga", neben viel Stückgut für Rabaul und andere Plätze der Umgebung, auch 500 Tonnen Westportkohle für ein Regierungsschiff mitbrächte. Zusammen mit den eigenen Kohlen für die Hin- und Rückfahrt war also der Dampfer ein wertvoller Bissen für den hungrigen „Wolf". Auf ihn zu warten, lohnte sich schon.

Am 29. Juli klärte ein zweiter Funkspruch, nach Brisbane gerichtet, Nerger über die weitere Fahrt der „Matunga" so auf, daß er sich ausrechnen konnte, wann das Schiff erscheinen mußte. Ein paar Tage kreuzte er langsam auf der Strecke Brisbane–Rabaul, und das Flugzeug stieg wieder zweimal täglich zu Erkundungen auf. Morgens und abends zog „Wölfchen" seine Kreise, oft lange

„Wölfchen", das erste Seeflugzeug, das von einem Kriegsschiff aus auf hoher See verwendet wurde

Scherl-Bilderdienst

außer Sicht vom „Wolf", so daß „Matunga" ihrem Schicksal selbst dann nicht hätte entgehen können, wenn sie von ihrem üblichen Kurs beträchtlich abgewichen wäre.

Nichtsdestoweniger mußte „Wolf" jetzt besonders vorsichtig sein. Mindestens ein Kriegsschiff, und zwar der japanische Kreuzer „Chikuma", befand sich in der Nähe. Diesen mußte er unbedingt meiden. Das Risiko, ihm zu begegnen, wurde durch „Wölfchens" Arbeit verringert. Um „Matunga" zu fangen, mußte sich „Wolf" ganz dicht an den Dampfer heranpirschen, ehe ein Verdacht aufkam; so daß gegebenenfalls der Funkraum sofort beschossen werden konnte und die Abgabe von Notsignalen verhindert wurde. (In jener Gegend lagen mehrere Stationen, die jeden Notruf auffangen und blitzschnell weitersenden konnten, was „Wolf" zum Verhängnis geworden wäre.) Außerdem mußte Nerger aufpassen, daß er nicht den nach Sydney bestimmten Dampfer „Morinda" mit der „Matunga" verwechselte, denn ersterer hatte sehr wenig Güter und Brennstoff bei sich. Irgendwie Aufsehen zu erregen, bevor sich „Wolf" seine Beute „Matunga" gesichert hatte, wäre unklug gewesen. Am 5. August befand er sich noch rund 300 Meilen von Rabaul, zwischen der Küste von Papualand und der Insel Bougainville. Er lag beigedreht, als „Wölfchen" zum Nachmittagsflug aufstieg. Alle Gefangenen hockten noch auf der Schanz oder lehnten, wie die Mannschaft, an der Reling, um die Haie zu beobachten, die sich in dem klargrünen Wasser unter dem Heck tummelten. Diese Viecher erschienen, sobald das Schiff still lag, stets wie hergezaubert.

„Wölfchen" kehrte zurück. Schon im Anflug zeigte der Beobachter Stein durch Kopfschütteln den Offizieren auf der Brücke, daß er nichts gesichtet habe. Die Matrosen sahen etwas mißmutig drein, als das Flugzeug eingehievt wurde. Hohe Zeit, daß „Matunga" erschien.

Plötzlich entstand auf dem Vorschiff Bewegung. Ans Flugzeug wurde Befehl gegeben, schleunigst wieder zu starten. Soeben hatte nämlich „Matunga" ihre ungefähre Ankunftszeit, für die nächste Nacht, nach Rabaul gefunkt. Wir Gefangenen durften uns abends länger als sonst an Deck aufhalten. Gespannt blickten wir „Wölfchen" nach.

Es war fast dunkel und das Flugzeug vom „Wolf" aus schon nicht mehr zu sehen, als der Beobachter auf dem Wasser Lichtpünktchen entdeckte. Die Laternen der „Matunga"! Gleich zischte über den dunklen Himmel eine weiße Rakete südwärts, dann eine rote und noch eine weiße. Die Flieger zeigten damit den Kurs des näherkommenden Dampfers an. Als „Wölfchen" zum Schiff zurückkehrte, war es schon finster. Das Flugzeug landete, sehr geschickt geführt, ohne Beleuchtung glatt auf dem Wasser. Die Laternen der „Matunga" hatte man gegen zehn Uhr gesichtet. „Wolf" kam allmählich der Beute näher. Bei Tagesanbruch stoppte er wieder, um das Flugzeug loszulassen, das sich jetzt weit entfernen sollte, bis „Matunga" in den Feuerbereich der deutschen Geschütze gekommen war. Denn „Wölfchen" hätte, ob es an Bord stand oder flog, leicht die Absicht des Deutschen verraten können. Gefangene durften jetzt natürlich nicht mehr an Deck sein.

Auf „Wolf" war alles klar zum Gefecht. An den Geschützen und Torpedorohren lag die Bedienung hinter den Schutzwänden verborgen, so daß „Wolf" nach außen immer noch einem friedlichen Frachtschiff glich. Früh um sieben gingen die Kriegsflaggen hoch. Wir hörten auf Deck viele Füße trampeln, die Klappwände fielen gegen den Rumpf, die Geschütze wurden herumgekurbelt. Das Krachen der schweren Tarnungsklappen gegen die Wandung unseres Raumes war uns kein angenehmes Geräusch. Vom Vorschiff dröhnte ein Kanonenschuß. Weitere Schüsse fielen nicht, – „Matunga" war bereits gekapert.

Jetzt, nachdem der Dampfer „Matunga" ohne Schwierigkeit aufgebracht war, begannen die Gefangenen ruhelos hin und her zu schreiten. Sie erwarteten die Rückkehr des Prisenbootes mit den ersten „Neuen". Nicht die Anteilnahme an deren Schicksal machte uns so unruhig, dazu waren wir schon zu abgebrüht. Unsere ganze Unrast war nichts weiter als Gier nach Tabak. Wir warteten jetzt immer schon auf die nächste Kaperung, denn wenn neue Gefangene kamen, gab es für uns: neue Verpflegung, Nachrichten von der Außenwelt, und vor allem Tabak. Die Neuen, die zum erstenmal in unser Lager hinabstiegen, waren gewöhnlich etwas benommen und faßten so unsicher bei uns Fuß, daß die tabakhungrige Menge leichtes Spiel mit ihnen hatte. Die meisten alten Gefangenen forderten ohne viele Worte von den Neuen wie selbstverständlich Tabak, doch hatten manche besondere Methoden.

Am erfolgreichsten war wohl ein Londoner, der die neuen „Gäste" mit liebenswürdigen Redensarten in einen

Winkel zu drängen pflegte und sie äußerst höflich fragte, ob sie nicht ganz „zufällig" etwas Rauchbares bei sich hätten. Er ergatterte zahlreiche Zigaretten, wenn andere nur eine bekamen.

Von „Matunga" brachten mehrere Boote neue Gefangene herüber. Sie wurden unter der Schanz sogleich durchsucht und verhört. Das Luk ward geöffnet, die Neuen spazierten die Treppe herab. Armeeoffiziere, Schiffsoffiziere in schneeweißen Uniformen, Soldaten im Tropenzeug, Ingenieure, elegant gekleidete Großkaufleute aus Australien, – jeder blieb an der Treppe stehen, entsetzt über den Anblick (und die Gerüche) dieses Raumes. Bevor sie sich noch von ihrem Schrecken richtig erholten, waren sie zwischen den Tabakjägern eingekeilt. Unsere Gesellschaft da unten wurde immer bunter und interessanter. Die Neuen betrachteten uns etwa, wie man Urwaldneger bestaunt. Ich entdeckte einen Bekannten bei ihnen und drängte mich zu ihm vor. „Hallo, Bob!" schrie ich. Er starrte mich nur blöde an. Auf einmal rief er: „Um Himmels willen, das bist du? Was hat man nur mit dir gemacht!"

Da erst fiel mir selber auf, daß ich nur eine schmutzige Hose anhatte und durch die Eigenart der Küche auf „Wolf" fast zum Gerippe geworden war. Von der Sonnenglut war ich fast schwarz gebrannt und trug mein Haar ganz kurz geschoren, um vom Ungeziefer verschont zu bleiben. Uns war die allmähliche Änderung unseres Aussehens nicht so zum Bewußtsein gekommen, bis diese sauber gekleideten Neuen aus ihren Kabinen auf der „Matunga" sich zu uns gesellten. Doch alle peinlichen Gefühle schwanden unter dem Wissen, daß die Neuen in kurzer Zeit genau so aussehen würden wie wir.

Gleich nach der Untersuchung der Neuen durften wir uns wieder an Deck bewegen. „Matunga" lag nicht weit vom „Wolf". Alle Schiffsoffiziere, die männlichen Fahrgäste, der Funker, ein Teil der Mannschaft und alle Militärpersonen waren an Bord des „Wolf" gebracht worden, außer zwei Stabsärzten. Auf „Matunga" blieben, unter dem deutschen Prisenkommando, nur die Stewards und ein paar Passagiere. Kurze Zeit nach der Aufbringung dampften beide Schiffe gemeinsam los, auf nördlichem Kurs, der sie zur Küste von Neubritannien in die Nähe von Rabaul führen mußte.

Unterwegs hörten wir dann von den Augenzeugen Näheres über die Kaperung. Man hatte „Wolf" in der Frühe, ungefähr um sechs Uhr, gesichtet und ihn für ein Frachtschiff gehalten. Um sieben Uhr stand er bereits viel näher.

In den Tropen steht man durchschnittlich früh auf, um die Kühle des Morgens zu genießen. So hatten auch auf der „Matunga" um sieben schon Leute beim Tee gesessen und sich über das fremde Schiff unterhalten. Die Männer auf der Kommandobrücke gaben kein Zeichen, daß sie an Kriegsgefahren dachten, obwohl Schiffe von der Größe des „Wolf" in jenen Gewässern selten waren.

Die Fahrgäste schlenderten hin und her, und manche machten ihre Witze über feindliche Kaperschiffe. Bald sollte ihnen das Lachen vergehen und das Rätsel des schwarzen

Schiffes sich lösen. Plötzlich wehte die deutsche Flagge aus. Kanonenrohre kamen zum Vorschein, ein Warnungsschuß krachte, und das Seeflugzeug brauste niedrig über den australischen Dampfer.

Dieser schnelle Verwandlungsakt des „Wolf", der in wenigen Sekunden zum Kreuzer wurde, zum Kriegsschiff mit Hunderten von Matrosen, verfehlte seine Wirkung nie. Jetzt wirkte er jedenfalls so bedrohlich, daß der Kapitän der „Matunga" gar nicht versuchte, Hilferufe auszusenden. Er gehorchte dem Befehl und ließ sofort die Maschinen stoppen.

„Matunga" war nur ein kleines Schiff (unter 2000 Tonnen), aber für stärkeren Passagierverkehr noch besonders ausgebaut, so daß sie nach außen viel größer wirkte. Kriegsschiffgrau gemalt, wie jetzt fast alle Handelsdampfer, sah das Schiff recht flott aus. Trotz ihrer geringen Größe war „Matunga" ein wichtiges Schiff. Mit der ähnlich gebauten „Morinda" zusammen beförderte sie die gesamte Post sowie alle Passagiere und Truppen zwischen Australien und dem früheren deutschen Besitz auf Neuguinea, dem wir jetzt entgegendampften.

Man hat beinah vergessen, wie Australien bei Kriegsausbruch in den Besitz dieser Gebiete kam, die es während des Krieges behielt, um sie später, als alle deutschen Kolonien nach dem Friedensvertrag verteilt wurden, in Mandatsverwaltung zu nehmen. Vor dem Kriege war Neuguinea im Besitz von Holland, Australien und Deutschland. Holland hatte ungefähr die westliche Hälfte, Australien die südöstliche Ecke gegenüber dem eigenen Festland,

und Deutschland den nordöstlichen Teil, der damals Kaiser-Wilhelms-Land hieß.

Es war auch seinerzeit, als die neuen Goldfelder in dem ehemals deutschen Gebiet noch gar nicht entdeckt waren, schon bekannt, daß Neuguinea zu den reichsten Ländern der Welt gehörte. Der Hauptreichtum der Inselgruppe bestand aus Kopra und Phosphaten. Der Kopraertrag der deutschen Besitzungen im Stillen Ozean war so bedeutend, daß bei Ausbruch des Krieges ein wildes Wettrennen um ihn entstand. Auch Neuseeland beteiligte sich und beschlagnahmte mit zwei Truppentransporten die deutsche Kolonie Samoa, die es heute noch in Besitz hat. Das schärfste Rennen lieferten sich Australien und Japan: um Neuguinea und die nahen Inselgruppen, sowie um Nauru, jenes kleine Eiland, dessen Phosphatlager von unberechenbarem Wert sind.

Als die Australier 1914 so schnell nach Neuguinea griffen, ging es ihnen nicht etwa nur darum, auf die wertvollen Inseln als erster Bewerber die Hand zu legen. Bei Kriegsbeginn war die australische Flotte verhältnismäßig stärker als vorher und nachher und besaß in dem Schlachtkreuzer „Australia" wohl das stärkste Kriegsschiff im Pazifik.

Admiral v. Spee war mit seinen Panzerkreuzern „Gneisenau" und „Scharnhorst" in den Pazifik vorgedrungen, und es war noch ungewiß, ob er australische Küstenstädte beschießen und im südlichen Pazifik große Verwirrung anrichten oder ohne Umwege nach Südamerika steuern würde. Vermutlich bewirkte „Australia", allein durch ihre Anwesenheit, daß v. Spee sich für letzteres entschied.

Man sollte meinen, Sydney und Newcastle wären vor den Kanonen Spees besser geschützt gewesen, wenn „Australia" in der Nähe blieb. Jedoch war das Schiff aus strategischen Gründen nach Neuguinea geschickt worden, wo es Spee abfangen sollte, falls er gegen Australien zog. Diese strategischen Gründe hingen aber doch wohl mit dem Wettrennen um die deutschen Kolonien zusammen. Als die Flotte nach Norden zog, folgten ihr die Transportdampfer „Kanowna" und „Berrima" mit australischen Truppenverbänden, und am 13. September 1914 wurde in Rabaul unter Verlesung einer Proklamation von den Kolonien formell Besitz genommen. Diese bestanden aus Kaiser-Wilhelms-Land (Neuguinea), den großen Inseln Neupommern (später Neubritannien genannt) und Neumecklenburg (später Neuirland) sowie vielen kleinen Inselgruppen. Der Widerstand bei der Besetzung war nur gering. Ein paar Mann fielen in kleinen Gefechten: die ersten der fünfzigtausend Toten, die Australien im Weltkrieg opferte.

Unser schwerster Verlust in dem Gebiet entstand zwei Tage nach der Übernahme des deutschen Besitzes: am 15. September verschwand das australische Unterseeboot „A. E. 1" mit fünfunddreißig Mann Besatzung. Von dem U-Boot, das zuletzt in der Nähe der Stelle gesichtet worden war, wo nachher „Matunga" gekapert wurde, hörte und sah man nie wieder etwas.

Die Japaner kamen zu spät. Sie verloren unterwegs Zeit, weil sie noch die Karolinen und die Marschallinseln besetzen wollten, auf denen sie später endgültig blieben. Hätten sie Deutsch-Neuguinea vor den Australiern erreicht,

so wären die Machtverhältnisse im Pazifik heute vermutlich anders gelagert, besonders in Hinblick auf das Gold, das jetzt auf der Hauptinsel gewonnen wird.

Bis zum August 1917 ging das Leben auf diesen Inseln, unter der australischen Herrschaft, im Schutz eines größeren Truppenverbandes in Rabaul, ungestört seinen Gang. Die Panzerkreuzer des Grafen Spee waren längst versunken. Die einzigen Aufregungen in dem sonst gemütlichen Weltkriegsleben waren die Malariafälle und das gelegentliche Erscheinen überhöflicher Japaner, die unsere neuen Kolonien hartnäckig besuchten. In der Garnisonstadt Rabaul konnten die Menschen, bevor der „Wolf" seine Nase in diese Gewässer steckte, nur durch Erdbeben erschüttert werden oder durch die Ankunft der Post aus Sydney mit „Matunga" oder „Morinda". Die Operationen des Hilfskreuzers „Wolf" und die Wegnahme der „Matunga" sollten die Grundpfeiler ihres Daseins ins Wanken bringen, denn – „Matunga" hatte Rabaul für volle vier Wochen mit dem nötigen Alkohol versorgen sollen.

Wir erfuhren später, wie es dort zuging, als das Schiff ausblieb und Funkrufe nicht beantwortet wurden. In wenigen Stunden waren schon sämtliche Einwohner unterrichtet. Rabaul erlebte auf seine Art die furchtbaren Schrecknisse des Krieges. Natürlich machte man sich auch Sorgen um die Menschen, die Bekannten und Freunde, die mit „Matunga" verschwunden waren, doch der Verzicht auf den Alkohol war ganz entsetzlich.

Während der Entwicklung dieser Tragödie entfernte sich „Wolf" mit seiner Beute östlich der Hauptinsel nach Nor-

den. Beide Schiffe hielten zwei Tage Nordkurs und drehten, sobald sie an Kavieng, dem Hauptort von Neuirland, vorüber waren, nach Westen, am Bismarckarchipel entlang zur Nordküste des Festlands von Neuguinea. Auf diesem Kurse mußten sie holländisches Gebiet erreichen.

Unaufhörlich funkten die Sender ihre Frage nach der „Matunga". Das Alarmgeschrei drang bis nach Australien. Es war ein schlauer Schachzug von Nerger gewesen, daß er „Wolf" zunächst noch einen Tag in Richtung Rabaul steuerte und ihn dann erst nordwärts wandte. Die erste planmäßige Suche nach dem vermißten Schiff mußte natürlich da einsetzen, wo es seine letzten Funksignale abgegeben hatte: ungefähr 300 Meilen südlich von Rabaul, zwischen Bougainville und der Papuaküste. So geschah es, daß die suchenden Schiffe sich von der vermißten „Matunga" (und vom „Wolf") entfernten, anstatt ihnen näherzukommen.

Um hier einmal abzuschweifen: diese Funkstationen, die sich damals bemühten, die wichtigen Inseln von Neuguinea, Papualand und anderen Gruppen im Pazifik in ihren Bereich einzubeziehen, hatten auch mit Australien Verbindung. Unsere Besitzungen im Stillen Ozean gehörten zu den ersten Ländern, die den drahtlosen Verkehr gründlich nutzten.

Bei Kriegsbeginn besaßen die Deutschen im Pazifik mehrere starke Sender: auf Nauru, in Herbertshöhe und auf Yap. Man muß im Auge behalten, daß 1914 der Funk in den Kinderschuhen steckte und nur die bedeutendsten Liniendampfer mit Sendern ausgerüstet waren. Da-

mals bastelten auch noch nicht die Tausende von Amateuren mit eigenen Sendern. Die Welt der Funker war noch so klein, daß alle Berufsfunker und Amateure sich persönlich kannten. In Sydney gab es eine kleine Schule, wo ein paar Dutzend Jünglinge die neue Wissenschaft studierten. Am Abend der Kriegserklärung eilte ein Offizier durch die Stadt und trommelte von diesen Studenten möglichst viele zusammen, die sich dann auf dem Kreuzer „Melbourne" einschifften. „Melbourne" preschte nach Norden, landete Truppen, die alle Funkstationen besetzten (mit Ausnahme von Yap, das, wenn ich nicht irre, die Japaner nahmen), und landete bei jeder Station auch ein paar dieser jungen Funkanwärter. So wurde das wichtige Funknetz geschaffen.

Aber diese Einschaltung hat uns ganz vom „Wolf" abgelenkt, der mit „Matunga" volle acht Tage seinen Weg verfolgte. Die beiden Schiffe fuhren durchweg in gleicher Höhe, die Mitteilungen wurden durch Winkspruch gegeben. Nachts wurde abgeblendet gefahren. Während dieser Woche stoppten die Schiffe nur ein- oder zweimal, wenn ein Boot hin und her fahren mußte.

Wir hatten das frühere deutsche Gebiet inzwischen verlassen und standen nun vor der Küste von Holländisch-Neuguinea. Nerger suchte offenbar nach einem abgelegenen Ankerplatz, wo er „Matunga" ausplündern konnte. Auf dem Dampfer befand sich jetzt ein starkes Prisenkommando unter dem Befehl des Leutnants Rose, der stets die Prisen des „Wolf" kommandierte. Ein großer blonder, fröhlicher Mensch, dessen Haltung, bei der schar-

fen Disziplin auf dem „Wolf", etwas eckig wirkte. Fern von „Wolf" und mit wenig Arbeit – sie hatten nur dafür zu sorgen, daß „Matunga" unter Dampf und in Winkverbindung mit „Wolf" blieb – bekamen Rose und seine Leute nun Gelegenheit, sich ein paar gute Tage zu machen. Nach den vorhandenen Berichten haben sie das auch gründlich besorgt.

Auf „Matunga" waren außer den Stewards nur wenige Matrosen und Passagiere zurückgeblieben, von denen man nicht fürchten brauchte, daß sie das Schiff etwa mit Gewalt wieder zurückerobern könnten. Der Verwaltungsbeamte, Colonel Strangman, war zwar Stabsarzt, aber nicht Soldat. (Als Spezialist in Tropenkrankheiten hatte er seit 1914 in Neuguinea den Gesundheitsdienst geleitet.) Außer ihm waren noch an Bord: Major Flood, ebenfalls Stabsarzt, dessen Frau und zwei Sanitätssoldaten. Ich erwähnte schon, daß sich auf „Matunga" der Alkohol für Rabaul befand. Außerdem besaß das Schiff eine wohlgefüllte Bar. An Bord bedauerte daher jeder, daß die letzte Reise des Dampfers bald zu Ende sein sollte.

Wäre ein erfahrener Seemann auf „Matunga" gewesen, so hätte sich vielleicht in der Nacht, während die Deutschen ein Gelage hielten, das Schiff wiedererobern lassen, doch hatte sich Leutnant Rose bestimmt seine Gefangenen genau angesehen, bevor er den lustigen Abend begann. Die beiden einzigen Frauen an Bord waren Frau Major Flood und die Stewardeß. Keine von beiden wurde von den Deutschen im geringsten belästigt.

Mittlerweile war die Lage der Gefangenen immer

schlimmer geworden. Durch den letzten Zuwachs war der Raum bis zum Ersticken überfüllt, die Hängematten hingen in mehreren Reihen übereinander, und unter ihnen auf dem Boden lagen auch noch Leute. Das Schiff befand sich jetzt am Aquator, und die feuchte Hitze vor der Küste von Nordguinea machte das Leben im Zwischendeck fast unerträglich.

Frische Lebensmittel waren von der „Matunga" noch nicht gekommen. Nerger dachte nur an die Kohle und einen sicheren Ankerplatz, wo er sie übernehmen konnte.

Die Hitze wurde bald so stark, daß Nerger auf den Rat des Schiffsarztes uns erlaubte, zwei Nächte auf dem Achterdeck zu schlafen. Das war noch niemals vorgekommen.

Unter den schlimmen Zuständen litten hauptsächlich die neuen Gefangenen, die alten waren an alles gewöhnt. Von den neuen konnten manche sich in keiner Weise einfügen. Nicht, daß sie besonders Angst gehabt hätten, aber sie fielen durch ständiges Jammern auch den anderen auf die Nerven. Die Soldaten von der Garnison Rabaul dagegen, gesunde junge Leute, fanden sich ohne Federlesen in die neue Umgebung.

Über Australien sind manche Engländer herzlich schlecht unterrichtet. Ich erinnere mich, wie ein alter Mann auf „Wolf" diese Soldaten betrachtete, die sich in ihrem breiten Australisch über das Kaperschiff unterhielten. Der Engländer war über siebzig, obgleich er in den Schiffspapieren mit fünfzig eingetragen war. Im Kriege hatte er nur Arbeit gefunden als Kartoffelschäler auf einem Tramp,

von dem er dann auf „Wolf" gelangte. Er stierte verständnislos auf die Schlapphüte und die kurzen Hosen unserer Soldaten, lauschte ihrem Dialekt und fragte dann: „Was sind das eigentlich für Kerle?" „Australische Soldaten", bekam er zur Antwort. „Australische Soldaten? Nie was von gehört. Kämpfen die denn mit oder gegen uns?"

Ähnliches geschah Monate später im Marinelazarett in Kiel. Eine Krankenschwester, die gehört hatte, daß in einer Abteilung ein Australier läge – nämlich ich –, wollte diesen gern sehen. Der Wärter ließ sie ein, doch sie weigerte sich, mich als echten Australier anzuerkennen. Sie hatte nämlich ein Buch bei sich mit dem Titel „Typen wilder Völker", und verglich einen ganz nackten Schwarzen, der mit einem Speer und bunter Bemalung dargestellt war, mit mir. Unter dem Bild stand „Ein australischer Eingeborener". Die Schwester blickte mich verächtlich an, hielt dem Wärter das Bild unter die Nase und schalt ihn aus, daß er es gewagt, mich ihr als echt vorzuführen.

11

In Holländisch-Neuguinea

Montag, 13. August 1917. An diesem Morgen, genau acht Tage nach der Kaperung der „Matunga", stoppten „Wolf" und sein Beuteschiff ihre Maschinen vor einer bergigen Küste, die wir für das Festland von Holländisch-Neuguinea hielten. Später stellten wir fest, daß es die Insel Waigeoe war, die in Höhe der Nordwestspitze der Hauptinsel und nur wenige Meilen vom Äquator liegt. Sobald die Schiffe beigedreht lagen, wurde das Seeflugzeug zum Erkundungsflug gestartet. Als es zurückkam und „alles klar" gemeldet hatte, rückten die Schiffe, „Wolf" voran, der Küste näher.

Es sah aus, als wollte „Wolf" auf den Strand rennen, doch hart vor der Küste erblickte man zwischen Hügeln eine schmale Spalte. „Wolf" glitt hinein. Zu beiden Seiten türmten sich die dicht bewachsenen Höhenzüge. Durch diese majestätische Einfahrt gelangte das Schiff in eine der herrlichsten Buchten der Erde, wie kein Großfilm von der Südsee sie schöner hätte darstellen können.

Mehrere Meilen landeinwärts erstreckte sich zwischen

Hügeln die Bucht. Palmen und saftiggrüne Pflanzen wucherten dicht, vom Strand bis an die Spitzen der Berge. Papageien und seltsame Vögel schwirrten farbenfunkelnd umher. Das Wasser war von glasklarem Grün mit bläulichen Streifen. Krausköpfige Eingeborene in einem Kanu paddelten schleunigst zum Ufer hinüber, als der qualmende „Wolf" in die schöne stille Landschaft eindrang.

So wunderbar war das Landschaftsbild, daß man glaubte, zu träumen. Doch: keine Rose ohne Dornen. Zwischen den Hügeln bewegte sich nicht der leiseste Windhauch. Die Luft war feucht und erstickend schwül dort, wie im Treibhaus. Es roch stark nach faulenden Pflanzen. Bei der kleinsten Bewegung schon brach uns der Schweiß aus. Im Wasser schwammen Krokodile. Als Eingeborene näher kamen, sahen wir, daß ihre Leiber mit abscheulich roten Geschwulsten bedeckt waren. Abends summten in dichten Schwärmen Malariamücken um uns herum.

Es bedurfte nur einer Nacht im Gefängnis des „Wolf", uns diese gefährlich schöne Bucht gründlich hassen zu lehren.

„Matunga" war dem „Wolf" gefolgt. Die Schiffe ankerten dicht beieinander. Das kleine hübsche australische Schiff wirkte hier erstaunlich groß und schien uns vom Achterdeck des „Wolf" aus verlockend gemütlich. Die Stewards und Heizer der „Matunga" beobachteten gespannt und besorgt den „Wolf" zum erstenmal ganz nahe, und die Passagiere, die unter der Brücke standen, blickten nicht weniger besorgt herüber.

Wir Gefangenen dagegen würdigten mehr als die ganze

„Matunga" eine entzückende Frau, die mit ihrem Mann drüben auf dem Mitteldeck stand. Ein paar Zartbesaitete waren vom Anblick der schönen Frau, der ersten, die sie seit langer Zeit sahen, so gerührt, daß sie sich schnell nach unten begaben, um, gleichsam ihr zu Ehren, wenigstens ein Hemd anzuziehen. (Die Frau von Kapitän Cameron hatte bis dahin noch keiner von uns zu Gesicht bekommen.)

Ein trübseliger Anblick auf der „Matunga" waren die drei Pferde in den Boxen auf Deck. Sie starrten mit großen Augen um sich. Die armen Tiere waren schon jetzt als Verpflegung für uns bestimmt.

Mit dem Vertäuen der beiden Schiffe wurde keine Zeit verloren. Jeder, der die Hände frei hatte, griff sofort zu, um „Matunga" schnellstens zu löschen. Mehrere Abteilungen gingen unter Aufsicht von Offizieren, die Listen mit dem Ladungsbestand hatten, an die Arbeit. Bald kamen die Güter aus dem Schiffsbauch zum Vorschein: Hunderte von Kisten Konserven, siebzig Zentner Gefrierfleisch, eine Masse Kisten mit Whisky, vielerlei Lebensmittel, und schließlich: Kohle. Die Übernahme all dieser Dinge war ein tüchtiges Stück Arbeit.

Nach neun Monaten auf See waren die Vorratskammern und Bunker des deutschen Schiffes so gelichtet, daß Besatzung und Schiff jedes Stück aus „Matunga" gebrauchen konnten. „Matunga" verlängerte „Wolf" das Leben. Auswahl und Menge ihres Ladungsgutes hätten selbst dann nicht besser sein können, wenn der Dampfer etwa in Sydney eigens für die Versorgung des „Wolf" beladen worden wäre.

Andere Trupps der deutschen Besatzung reinigten während der Löscharbeiten die Bordwände des „Wolf" sowie die Kessel und halfen bei der Reparatur der Maschinen. Überraschend, und bezeichnend für die Gründlichkeit, mit der man dieses Kaperschiff in der Heimat ausgerüstet hatte, war das Vorhandensein von Taucheranzügen, in denen sich jetzt ein paar Matrosen ins Wasser ließen, um den Schiffsboden zu reinigen. Nachdem wir uns schon monatelang an Bord befanden, bekamen wir immer noch neue Beweise von der Vorzüglichkeit der Ausrüstung. Daß auch Taucherkleidung da war, hätten wir wirklich nicht erwartet. In den drei Vierteljahren seiner Fahrt hatte „Wolf" noch niemals unter Land geankert. Jetzt ergab sich die erste Gelegenheit, eine Reinigung des Bodens zu versuchen.

Die Taucher arbeiteten viele Tage an der Reinigung des Schiffsrumpfs, konnten aber trotz allen Fleißes den dicken Bewuchs von Tang und Muscheln nicht ganz davon lösen. Den stählernen Unterwasserkörper eines großen Schiffs ohne Dock gründlich zu reinigen, ist kaum möglich.

Ein merkwürdiges Bild: der „Wolf" in der Bucht dort. Ein „moderner Pirat", mit allem modernen Zubehör, der in einem Schlupfwinkel, in dem man an die Seeräuberverstecke des alten Westindien erinnert wurde, eine Prise bis auf den Kiel entleert. In der dampfig-schwülen Offakbucht mit ihrer seltsamen Umgebung wirkte dieser ganze Vorgang fast unmöglich theatralisch.

Bis zum Gürtel nackt, schwärmten die Matrosen über „Matunga" und schufteten wie Nigger an den vielen Teilen ihrer Ladung, bei einer Hitze, die so stark war, daß

selbst diese abgehärteten Männer nur in kurzen Schichten arbeiten konnten. Zu unserer leichten Schadenfreude und zum Entzücken des Kapitäns Trudgett mußten die skandinavischen Matrosen von den drei amerikanischen Schiffen sich ihre Neutralitätsvorrechte durch die schwerste Arbeit verdienen: durch Kohlentrimmen. Sie mußten sich dabei mehr abplagen als die Kohlenkulis in Singapore, und bei noch größerer Hitze als dort. Zu freuen schienen sie sich nicht gerade.

Gegen vier Uhr nachmittags wurde es leichter. Plötzlich bedeckte sich der Himmel, Wolken füllten die Bucht zwischen den beiden Hügelflanken völlig aus, und dann strömte, fast eine Viertelstunde, Regen in einer dichten Wand nieder. Mannschaften und Gefangene holten sich schleunigst Seife herbei und zogen sich aus. Jetzt konnte sich jeder wieder einmal anständig waschen, obgleich die warmen Regentropfen dem Körper wenig Abkühlung brachten. Mit „jeder" sind natürlich die drei Frauen auf dem „Wolf" nicht gemeint. Die Damen verschwanden beim ersten Anzeichen dieses Massenbrausebades taktvoll aus unserem Gesichtsfeld.

Dreizehn Tage lag „Wolf" in der Offakbucht, und jeden Tag fiel solch ein Regen. Jeden Nachmittag zur selben Stunde waren ohne Vorzeichen plötzlich die dicken Wolken da, der tropische Guß klatschte auf uns, und nach zwanzig Minuten war alles vorbei: nicht ein Wölkchen mehr am Himmel und die Hitze so drückend wie zuvor. Der tägliche Regen war aber auch das einzige, was uns mit dieser Bucht einigermaßen versöhnen konnte. Und der

Aufenthalt in der Bucht war während der neun Monate, die ich auf dem „Wolf" zubrachte, auch die einzige Zeit, in der wir uns regelmäßig waschen konnten.

Eine der ersten Maßnahmen, die der Kommandant nach dem Ankern traf, war die Entsendung eines bewaffneten Trupps an die Einfahrt zur Bucht. Diese Mannschaft bahnte sich mit Hacken einen Weg durch das dichte Urwaldgehölz bis zum höchsten Punkt einer vorgelagerten Landzunge. Dort errichtete sie eine Signalstation, um ständig nach See hin Ausguck zu halten, solange „Wolf" in der Offakbucht blieb. Der Posten konnte von dieser Höhe ein weites Gebiet gut überblicken und stets mit dem Schiff in Verbindung sein. So war „Wolf" auf jeden Fall vor Überraschungen gesichert.

Nerger sorgte auch dafür, daß keiner seiner Gefangenen entweichen konnte. Gerade jetzt war es äußerst wichtig, daß der Aufenthaltsort des Schiffes streng geheim blieb. Zwar waren die Wilden in dieser Gegend besonders tückisch, aber es ließ sich immerhin denken, daß entwichene Gefangene, ohne mit ihnen in Berührung zu kommen, sich mit Hilfe eines Kanus zu einer der holländischen Handelsstationen auf den Inseln im Umkreis durchschlugen. Ein paar Mann von der „Matunga" hatten früher jahrelang die Gewässer der Gegend befahren und waren mit der Lage der Europäerwohnhäuser wohl vertraut.

Hätte ein Gefangener eine Siedlung der Weißen erreicht, so wären Nachrichten über „Wolf" unverzüglich weitergewandert. Dann bestand für ihn keine Möglichkeit mehr, den feindlichen Kriegsschiffen zu entrinnen, die

schnell von zwei Richtungen, von Singapore und den Stationen der Javasee, auf ihn vorstoßen konnten. Daher also die Vorsichtsmaßregeln in der Offakbucht, die den armen Gefangenen ein gerüttelt Maß Leiden bescheren sollten.

Schon bevor „Matunga" längsseits vertäut ward, wurden auf dem Achterdeck des deutschen Schiffes die Wachtposten verdoppelt. Ringsum auf der Schanz, etwa vier Fuß von der Reling, zog man eine Tausperre, die kein Gefangener überschreiten durfte. Auch die Unterhaltung mit Eingeborenen wurde streng verboten.

Die Eingeborenen auf Neuguinea, in so unbesiedelten Gegenden, halten sich zwar im allgemeinen von Fremden fern, aber der Besuch dieser beiden Schiffe war ein so seltenes Ereignis, daß die Neugier überwog: bald schon schwammen in der Nähe des „Wolf" mehrere Kanus mit Wilden.

Vor dem Sonnenuntergang fürchteten die Gefangenen sich. So unmenschlich es auch scheinen mochte, bei der furchtbaren Hitze dort zweihundert Menschen im Zwischendeck zusammenzupferchen, – sie mußten hinein. Sobald die Sonne niederging, kam von der Brücke der Befehl: „Alle Gefangenen unter Deck!"

Die erste Nacht war, wie alle weiteren in der Bucht, eine gräßliche Qual, vor der alle früheren Strapazen einfach verblaßten. Der Raum, in dem die Gefangenen lebten, war ungefähr 12 Meter lang, $3^1/_2$ hoch und 10 Meter breit[17]. Es war der achtere Laderaum, wo das Heck sich verengte. Die Stahlwände waren abends noch heiß

von der Glut des Tages. Schon wenn der Raum leer war, glich die Luft dort einem Dampfbad und war, wie in der ganzen Bucht, vom Gestank verfaulender Pflanzen erfüllt. Wenn dann aber alle Mann in dem engen Käfig hockten und der Geruch und die Körperwärme von zweihundert schwitzenden Menschen sich ausbreiteten, konnte man sich kaum vorstellen, daß auch nur einer die Nacht überlebte.

Die Schiffe, die an der chinesischen Küste Kulis befördern, oder Pilgerschiffe im Roten Meer, sind im Vergleich dazu gemütlich. Selbst auf den alten afrikanischen Sklavenschiffen kann es kaum ärger gewesen sein als im Zwischendeck des „Wolf". Japsend drängten sich die ermatteten Männer nach dem bißchen frischerer Luft, das durch die paar Schächte in den Raum gelangte; andere sanken bleischwer auf den schweißnassen Boden; über Bordwände und Querschotts lief in Bächen warme Feuchtigkeit.

Kapitän Meadows, dessen mächtiger Körper auch naß war vom Schweiß, drängte sich zu dem Posten vor, der am Fuß der Treppe stand, und verlangte den Offizier vom Dienst. Der Matrose, in dieser feuchtheißen Hölle schon fast am Ende seiner Kräfte, getraute sich nicht, dieses Ersuchen weiterzugeben, aber Meadows' Hartnäckigkeit siegte schließlich: der Wunsch wurde nach vorn gemeldet. Leutnant von Auerswald kam zu uns, vom Schiffsarzt begleitet. Beide machten, als sie den Zustand genauer sahen, bedenkliche Mienen und wandten sich an den Kommandanten. Nerger wollte keinesfalls den Gefangenen Zutritt zum Deck erlauben; sein äußerstes Zugeständnis war, daß

das Hauptluk in der Nacht etwas geöffnet werden dürfe. Von seinem Standpunkt aus hatte er recht.

Sobald „Matunga" längsseit lag, wurden schon für die Bewachung – auf beiden Schiffen rings ums Deck – eine ganze Menge Leute benötigt. Und viele Matrosen hatten sich aus den Vorräten der „Matunga" Alkohol beschafft. Ließ man nun die Gefangenen an Deck und gab ihnen so die Möglichkeit, mit halb angetrunkenen Posten in Streit zu geraten, dann konnte nichts ein Handgemenge mit unsinnigem Blutvergießen verhindern.

Jedenfalls weigerte der Kommandant sich ganz entschieden, an diesem kritischen Punkt seiner Fahrt das geringste Risiko mit Gefangenen auf sich zu nehmen. Sie mochten lieber zugrunde gehen, ehe er einem die Möglichkeit ließ, zu entfliehen. Der „Rest" dieser Nacht schien den bedauernswerten Gefangenen eine wahre Ewigkeit. Aber selbst in dieser Lage kam der Humor noch zum Durchbruch.

Die älteren Offiziere beschäftigten sich, seitdem die Sonderabteilungen nach der Rangordnung geschaffen waren, hinter ihrer Kistenverschanzung vorwiegend mit Kartenspiel, und die übrigen sahen nur wenig von ihnen. Einer von diesen Älteren legte, selbst hier, großen Wert auf korrekte Kleidung. Er hatte zu Anfang, als wir noch alle zusammenwohnten, einmal einen Mann, der zum Frühstück (das heißt zu dem Kaffee-Ersatz) im Schlafanzug erschienen war, mächtig angeschnauzt und ihm den Kaffee so lange verweigert, bis er Uniform anzog. Jetzt aber kam der Würdige selbst, nur mit einem Fetzen roter Gardine

bekleidet, matt und schlapp aus seiner „Abteilung" und drängte sich genau so gierig wie jene, auf die er sonst herabsah, unter die offene Stelle des Luks. Alle seine älteren Kollegen folgten dem Beispiel: sie kamen, förmlich dampfend, aus ihrer Ecke und vergaßen ganz ihren hohen Rang. Kurze rote Tuchlappen sind für ältere Herren mit rundlichem Bauch keine schmeichelhafte Bekleidung.

Wenn wir die Hängematten anhakten, wurde die Enge noch schlimmer. Die Männer in den oberen Reihen lagen wenigstens dicht an den Luftschächten. Und nachts zirkulierte auch die Luft etwas mehr, sofern man dieses stinkende Gas noch als Luft bezeichnen wollte. Es starb keiner, wenigstens nicht in dieser Nacht. Vielleicht nur nicht, weil die Gefangenen, fast alle noch in jüngeren Jahren, durchweg zähe Burschen waren und bisher noch bei guter Gesundheit. Die Nacht verlangte das Äußerste, doch wir hielten alle durch bis zum Morgen.

Am folgenden Vormittag allerdings häuften sich beim Kommandanten die Klagen, Beschwerden und Proteste. Es blieb jedoch gar keine Hoffnung, das Los der Gefangenen zu erleichtern, die zur Marine, zur Handelsschiffahrt oder zum Heer gehörten. Auf der Schanz sank man schlaff in sich zusammen und suchte nach einem Hoffnungsstrahl. Wer nur die geringste Aussicht auf Verbesserung seiner Lage zu haben glaubte, wandte sich mit dringlicher Bitte an den Kommandanten. Das konnte man wirklich keinem verdenken.

Zuerst meldeten sich die Armeeoffiziere, indem sie mit richtigem Instinkt an Nergers Achtung vor Rang und

Würden appellierten. Da mußte er zu „fassen" sein. Was aber nicht etwa heißen soll, daß er eingebildet gewesen wäre. Im Gegenteil. Doch: die militärische Rangeinteilung geht dem Deutschen in Fleisch und Blut über. Die gefangenen Offiziere wiesen energisch darauf hin, daß sie bessere Quartiere beanspruchen könnten.

Nerger erklärte sich bereit, ihren Wunsch – vorläufig – zu erfüllen. Er ließ sie mittschiffs unterbringen.

Nun versuchten drei Passagiere ihr Heil. Kaufleute, die mit den früheren deutschen Kokosplantagen auf Neuguinea Geschäfte gemacht hatten. Freilich stellten sie jetzt diese Tätigkeit dem Kommandanten gefälliger dar: daß man sie als Freunde Deutschlands ansehen müsse, die ihre Reise nur zu dem Zweck unternommen hätten, die Plantagen für die deutschen Besitzer in Ordnung zu halten. Sie verstanden ihre Sache so einleuchtend vorzutragen, daß Nerger später lächelnd sagte, er müsse eigentlich diese Herren für das Eiserne Kreuz empfehlen, weil sie sein deutsches Vaterland so sehr verehrten.

Auch den drei Fahrgästen gelang ihr Angriff. Hocherfreut verließen sie das achtere Zwischendeck und begaben sich in die Mittschiffskammern, die sie – vorläufig – beziehen durften.

Der nächste Bittsteller hatte Pech. Kapitän Nerger war es satt, Klagen über gekränkte Würde anzuhören.

Dann kam die Stewardeß der „Matunga". Sie trug ihm vor, daß sie doch jetzt nicht mehr Stewardeß sei und sich daher weigern müsse, Frau Major Flood noch zu bedienen. Nun aber legte Nerger los. Er erinnerte diese

Dame, daß sie es bislang in keiner Weise schlechter gehabt habe als die anderen weiblichen Wesen. Wenn sie jedoch Geschichten mache, müsse sie sich ins große Lager im achteren Zwischendeck bequemen. Das dämpfte den Zorn der Stewardeß. In kalter Wut entfernte sie sich.

Unsere zweite Nacht in der Offakbucht war nicht minder schlimm als die erste, und die folgenden ebenso. Sich an den Gestank und die würgende Hitze dieses teuflischen Lochs zu gewöhnen, war unmöglich. Vielen sah man schon jetzt die Wirkung an. In der dritten Nacht geschah etwas, was uns wieder belebte. Es war üblich, daß bei uns als Posten die Matrosen aufgestellt wurden, die Englisch verstanden, sich das aber nicht merken ließen. Selbstverständlich wollte man so versuchen, aus unseren Gesprächen „nützliche Winke" zu gewinnen. Doch wir kannten bald diese Pappenheimer.

Als wir am dritten Abend, wie immer, auf der Schanz unter einem kleinen Sonnendach hockten, fiel uns auf, daß der eine Posten angestrengt horchte. Um uns ein wenig die Zeit zu vertreiben und dem Herrn etwas Stoff zu geben, fingen einige von uns an, einen Fluchtplan zu beschreiben, der angeblich in der folgenden Nacht ausgeführt werden sollte. Je erstaunter der deutsche Matrose lauschte, um so genauer malten sie unseren Plan aus. Allmählich entspann sich ein ganzer Roman von einer Revolte, mit Überwältigung der Wachen, Aussetzen von Booten usw.

Als der Posten mit dem bösen Ergebnis seiner Spitzeltätigkeit nach vorn eilte, lachten wir uns ins Fäustchen. Doch bei unserer Lage war es sehr dumm, mit solchen

Dingen Scherz zu treiben. Wir konnten froh sein, wenn wir den „Witz" nicht mit dem Leben bezahlen mußten.

Sobald wir zum Schlafen unten waren, wurden überall die Wachen verdoppelt; sie bekamen von der Brücke Befehl, ganz besonders aufzupassen, da eine Gefangenenmeuterei zu befürchten sei. Ein paar Stunden später, als die meisten von uns schon schliefen, stieß plötzlich der Posten an der Treppe einen gellenden Schrei aus, zog seinen Revolver und feuerte blindlings in die dichten Reihen der Hängematten.

Was war geschehen? Dem Mann gingen einfach die Nerven durch, nachdem er auf seinem gefährlichen Platz stundenlang in äußerster Spannung den Raum im Auge behalten hatte. Er schoß auf einen der armen Teufel, der aus irgendeinem Grunde seine Hängematte verließ, rannte dann nach oben und schrie aus vollem Halse „Alarm!" Blitzschnell entstand an Deck Bewegung. Scheinwerfer und Fackeln bestrahlten die Bucht, Maschinengewehre ratterten, und Kugeln schwirrten über das Schiff. Daß die Deutschen bei diesem Wirrwarr sich nicht gegenseitig erschossen, blieb uns ein Rätsel, da man so wild hin und her feuerte, daß, wie sich morgens herausstellte, sogar die Trossen zwischen den Schiffen an mehreren Stellen zerschossen wurden.

Der Fackelschein machte die Fische lebendig, und im Licht der Scheinwerfer tauchten Krokodilköpfe auf. Die Matrosen, zum Teil halb benebelt, glaubten schwimmende Gefangene zu sehen und feuerten überall ins Wasser. Durch das offene Luk hörten wir die Kugeln über uns hinwegpfeifen. Hätte jetzt nur einer von uns den Kopf

verloren und im Lager Unruhe gestiftet, so wären wir zweifelsohne sofort von den Gewehren und Geschützen bös eingedeckt worden. Wir haben niemals wieder versucht, aus Ulk einen Fluchtplan zu „enthüllen".

Ein Nebenergebnis des Nachtalarms: die Eingeborenen der ganzen Gegend verschwanden völlig und ließen sich nicht wieder blicken. Wie ein Landungstrupp meldete, waren auch die Schweine fort, die dort zu jedem Haushalt gehören. Für die Deutschen war die Flucht der Bewohner eine herbe Enttäuschung, denn sie hatten allmählich erreicht, daß die Wilden ihnen hier und da Ananas oder andere Früchte abgaben. Und frisches Obst war an Bord des „Wolf" gar nicht hoch genug zu schätzen.

Viel Munition und eine Menge Fackeln waren in der Nacht verpulvert worden, und zwar ganz umsonst. Kein Gefangener hätte gewagt, sich zwischen die Krokodile zu stürzen, selbst wenn er bei einem Fluchtversuch den MG.s entgangen wäre. Die scheußlichen Bestien der Offakbucht mußten auch dem Tapfersten jeden Mut zur Flucht nehmen. Anscheinend kamen die Krokodile aus den dichten Mangroven eines kleinen Flusses, der ins Südende der Bucht mündete. Wir sahen sie ständig ringsum schwimmen.

Die Eingeborenen von North Queensland behaupten, daß ein Krokodil, wenn es mehrere Menschen in seiner Nähe schwimmen sieht, stets den letzten angreife. Daher muß, wenn die Schwarzen gezwungen sind, ein Gewässer zu durchqueren, in dem Krokodile leben, immer eine alte Frau den Schluß der Schwimmergruppe bilden. Wenn sich jemand von uns bereit erklärt hätte, den Maschinengewehren zu trotzen, – einen „Schlußschwimmer" hätten wir kaum gefunden.

Bald nach diesem Zwischenfall wurden die drei Pferde auf „Matunga" geschlachtet. Wir bekamen dann Pferdefrikassee, seit der Kaperung der „Wairuna" mit den Schafen unser erstes frisches Fleisch. Das dunkle, magere Pferdefleisch ist gar nicht so übel und schmeckt ganz anders als Rind oder Hammel. Bei fast unerträglicher Hitze in der drückenden Luft eines Zwischendecks ist allerdings geschmortes Pferd nichts für empfindliche Leute.

Eines Tages gab es wieder ein Schauspiel: als Kapitän Nerger mehrere Stunden Torpedoschießen üben ließ. Die Bucht bot Raum genug dafür. Die Torpedos wurden mit Übungsköpfen nach Scheiben geschossen.

Sieben 15-cm-Geschütze und außerdem vier Torpedorohre! Wenn dieser „Wolf" sich erst einmal der gefährlichen Minen entledigt hatte, konnte er sich, falls ihn Gegner angriffen, zweifellos recht erfolgreich wehren, trotz seiner geringen Geschwindigkeit.

So viele der besten natürlichen Häfen liegen weitab von den Handelsstraßen und werden selten von Schiffen benutzt. Die Offakbucht, vor Beobachtung von See aus vollkommen verborgen, gehört wahrscheinlich zu den schönsten dieser einsamen Ankerplätze. Ich habe in den tropischen Breiten keinen besseren Hafen gefunden. Vergleichen kann ich die Offakbucht höchstens mit Pago Pago, auf Amerikanisch-Samoa, wo der Krater eines toten Vulkans ganz steile schützende Wände bildet.

Als die Deutschen noch Neuguinea besaßen, verwende-

ten sie viel Geld und Zeit auf die Vermessung in jenem Gebiet, wobei sie vielleicht in erster Linie an so unwahrscheinliche Fälle wie diesen Besuch des „Wolf" hier dachten. Es war doch auffallend, daß Kapitän Nerger, obgleich das Land um die Offakbucht holländisch ist, genaue Karten davon besaß und die schwierige Einfahrt zur Bucht ebenso mühelos meisterte wie etwa das Ansteuern des Kieler Hafens.

Wo die Deutschen aufhören mußten, fing Japan an. Durch geheime Vermessungen wissen heute die Japaner von den Inselküsten im Pazifik vermutlich mehr als die Besitzer der Inseln.

Im ehemals deutschen Guinea gibt es viele gute natürliche Häfen, die Nerger aber meiden mußte, weil in einem von ihnen seit der Besetzung des Landes durch die Australier das Regierungswachschiff „Komet" lag, derselbe „Komet", für den „Matunga" 500 Tonnen Kohle an Bord gehabt hatte, die „Wolf" ihr abnahm. Nerger fand an der Offakbucht vier besondere Vorzüge: sie lag weitab von dem Gebiet, wo nach „Matunga" geforscht werden mußte; lag auf seinem Wege nach Singapore, lag fern von den Siedlungen der Weißen, und außerdem in neutralem Gebiet. Von Behörden der Weißen jedenfalls, die sicher neugierig geworden wären, lag sie weit genug entfernt. Holland besitzt, besonders im westlichen Teil von Ostindien, so viele überreiche Inseln, daß es sein Neuguinea-Gebiet nachlässig behandelt. Auf Waigeoe zum Beispiel hätte man jahrelang ungestört leben können. Dorthin verirrte sich höchstens einmal ein Naturforscher

oder ein Paradiesfedernsammler. (Dies Geschäft hat jedoch aufgehört, denn die Paradiesvogelfedern sind ebenso aus der Mode gekommen wie die achtzig Kilo schweren Revuegirls.)

Daß die Offakbucht neutraler Besitz war, hätte den „Wolf", wenn man ihn dort fand, wohl kaum geschützt. Wie man in solchen Fällen verfährt, zeigt uns die Geschichte des Kreuzers „Dresden".

Der deutsche Auslandskreuzer „Dresden" war 1915, als er in neutralem Gewässer vor Juan Fernandez ankerte, von den britischen Kreuzern „Glasgow" und „Kent" und dem Hilfsschiff „Orama" aufgespürt worden. Die Gruppe Juan Fernandez, aus drei Inseln bestehend, liegt etwa 400 Meilen vom Festland auf der Höhe von Valparaiso und gehört zu Chile. Vor der größten dieser Inseln (dem Schauplatz der bekannten Abenteuer des „Robinson Crusoe", des Matrosen Alexander Selkirk) lag damals der Kleine Kreuzer „Dresden". Der Kommandant weigerte sich, auszulaufen, unter Hinweis auf das neutrale Gebiet. Doch der Kommandant der „Glasgow" erklärte kurz, seine Instruktion laute dahin, daß Kreuzer „Dresden" zerstört werden müsse, einerlei, wo er ihn fände. Also begannen „Glasgow" und „Kent" sowie „Orama" ein Scheibenschießen. Sie zerstörten das deutsche Schiff sozusagen auf der Schwelle eines neutralen Hauses.

Man möge daraus jedoch nicht schließen, daß die Engländer auch die Besatzung der „Dresden" willkürlich zusammenschossen. Nur sieben Deutsche wurden getötet. Ein ähnliches Schicksal hätte ganz sicher auch den Hilfskreuzer

„Wolf" ereilt, wenn er bei Waigeoe entdeckt worden wäre. Mit dem einzigen Unterschied, daß die Explosion seiner hundert Minen alle getötet und die Landschaft an der Offakbucht gewiß erheblich verändert hätte.

Bei der Beschießung des Kreuzers „Dresden" kam übrigens der Gouverneur jener Inseln, der sich im Boot genähert hatte, um im Namen seiner Regierung gegen Kriegshandlungen zu protestieren, in Lebensgefahr. Er geriet in die Feuerlinie. Sein Boot wäre zwischen den Wassersäulen, die die britischen Salven aufwarfen, beinahe gekentert. Nur mit knapper Not konnte er sich retten. (Nebenbei gesagt, verlangte Chile von seinen Landesvertretern mehr als das Unterschreiben von Dokumenten oder Eröffnungsreden bei Ausstellungen: der Gouverneur von Juan Fernandez war gleichzeitig auch noch Leuchtturmwärter.)

Ich hatte das Glück, nach einigen Nächten in der Offakbucht aus dem Gefängnis herauszukommen. Eines Morgens erschien der Schiffsarzt und nahm mich nach vorn ins Lazarett mit. Solange „Wolf" in dieser Bucht blieb, war ich, außer den erwähnten sechs Mann, der einzige Kriegsgefangene, der aus dem schrecklichen Zwischendeck freikam. Das war mir eigentlich unangenehm, weil der siebzigjährige Kapitän Rugg nach wie vor im Laderaum liegen mußte. Man hätte ihn da herausholen müssen. Ich bedauerte ihn sehr, konnte aber nichts daran ändern. Im Vergleich mit dem Gefängnis erschien mir das Lazarett wie ein Himmel. In den ersten Tagen dachte ich über den großen Unterschied allerdings kaum nach, sondern genoß

nur die herrliche Kühle und die Sauberkeit der Umgebung nach den drei Monaten unterm Luk. Außer mir lagen noch einige Deutsche im Lazarett. Mir war der neue Aufenthalt wie ein Traum, in den nur das Geräusch der Winden und der Ladebäume eindrang, die die Güter aus „Matunga" holten.

Dreizehn Tage nach seiner Ankunft war „Wolf" wieder zum Inseegehen klar. Bereit zum Vorstoß auf Singapore. Die Ladung des australischen Schiffes war restlos gelöscht, „Matunga" leer wie eine Trommel. Die Maschinen des „Wolf" waren überholt und der Schiffskörper bestmöglich gereinigt. Dadurch, und durch die Westportkohle aus der „Matunga", mußte die Fahrtleistung des Schiffes wieder höher werden.

Auch sämtliche Gefangenen waren inzwischen an Bord geholt worden. Dreizehn von ihnen (mit mir vierzehn) befanden sich auf dem Mittelschiff, die anderen zweihundert alle achtern. Die Unterbringung jener dreizehn bildete anfangs ein Problem, doch mit Segeltuch und Netzdraht aus der „Matunga" hatte die Mannschaft auf dem Bootsdeck mehrere „Kabinen" gebaut[18]. Ihren bevorzugten Bewohnern wurde bei schwerer Strafe verboten, im Alarmfall herauszukommen. Mit der Besatzung lebten auf „Wolf" jetzt über sechshundert Menschen.

Am 26. August morgens gingen die Dampfer, „Wolf" wieder voran, zusammen in See. Auf „Matunga" hatte Nerger außer seinem Prisenkommando nur wenige Mann der alten Besatzung und Kohle für knapp eine Stunde Fahrt zurückgelassen.

Ich bemühte mich nicht, vom Lazarett aus Abschiedsblicke auf die Bucht zu werfen. Noch heute, nach so langer Zeit, kann ich nur mit Schaudern an die ersten Nächte dort denken. Jeder, der dabeigewesen, haßt schon den Namen Offakbucht wie die Pest, denn dort hat er sehr Schweres erduldet: Hitze, Durst und Erstickungsnot.

Zehn Meilen von Land drehten die zwei Schiffe bei. Die Besatzung verließ „Matunga". Jetzt steckte ich doch den Kopf durchs Bullauge, um das Ende des Dampfers mitzuerleben.

Man hatte zwei Bomben an Bord gelegt, achtern in Höhe der Wasserlinie. Sechs Minuten nach ihrer Explosion bäumte „Matunga" sich vorn empor und versank, Heck zuerst. Wir hörten die Schotts im Leibe des Schiffes krachend zerreißen. Nur wenige Trümmer schwammen auf, denn alle losen Gegenstände waren unter den Luks verschlossen.

Auf Westkurs dampfte „Wolf" in die Ferne, Richtung Javasee–Singapore.

12

Minenfelder vor Singapore

S. M. S. „Wolf" glich in einem Punkt einer älteren Primadonna: jedes seiner Unternehmen war sein „unwiderruflich letztes Auftreten". Und doch gab er immer wieder Gastspiele. Schon vor Monaten, als er im Süden von Afrika zum Minenlegen auf Kapstadt zudrehte und den Kreuzer „Cornwall" traf, schien seine letzte Vorstellung zu nahen. Er überlebte sie durch Bluff. Vier Wochen später schien abermals das Ende gekommen, als „Wolf" bis in die Strahlenbündel der Scheinwerfer von Colombo dampfte. Als sein Bruder „Iltis" vor Aden sank, entfernte er sich, ohne gefaßt zu werden, aus dem Indischen Ozean. Dann schien der Einbruch in die Tasmansee endgültig sein letztes Unternehmen. Als er schließlich vor Kap Gabo, während die Minen über sein Heck ins Wasser klatschten, gefechtsklar machte, glaubten wir ihn rettungslos verloren. Doch nein: „Wolf" hatte so viel Glück, daß man glauben konnte, er sei mit dem Teufel im Bunde.

Dieses Mal aber, meinten wir, nahm er doch das Maul

zu voll. Wir waren felsenfest überzeugt, daß jetzt seine letzte Stunde schlug.

Allmählich auf Südwestkurs drehend, drang er zwischen den Inselgruppen der Bandasee weiter vor. Es war an Bord offenes Geheimnis, daß Kapitän Nerger beabsichtigte, auch die Javasee zu durchqueren und alle seine übrigen Minen vor Singapore auszulegen. Das war theoretisch unmöglich, und schon der Versuch grenzte an Wahnsinn.

Singapore war damals bereits ein sehr bedeutender Flottenstützpunkt und der Haupthafen von Ostasien. Nahezu der gesamte Handel aus dem Fernen Osten flutet durch die schmale Malakkastraße, und mit wenigen Ausnahmen laufen alle Schiffe aus Osten Singapore an. Die Lage des Hafens, auf der Spitze des Festlands, hart an der Osteinfahrt zur Straße, läßt sich mit Gibraltar vergleichen, doch ist alles viel größer. Singapore hat überdies erheblichen eigenen Export. Alle denkbaren Vorsichtsmaßnahmen zum Schutz des Handels an diesem Punkt waren getroffen, und zahlreiche Kriegsschiffe, die in weitem Umkreis den Schutzdienst durchführten, lagen in dem riesigen Hafen.

Als einziges feindliches Kriegsschiff hatte in den drei Jahren des Krieges „Emden" diese Gewässer passiert. Und es war nicht einmal ganz sicher, ob dieser Kreuzer, den Admiral Spee im August 1914 von seinem Verband abgeteilt hatte, Singapore sehr nahe kam. „Emden" hatte in den indischen Gewässern und am Westeingang zur Malakkastraße manchen kühnen Vorstoß gemacht, aber das lag schon drei Jahre zurück. Längst ruhte das deutsche Ost-

asiengeschwader bei den Falklandinseln auf dem Grunde des Atlantik, und der stählerne Leib der „Emden" rostete als Wrack auf dem Riff der Cocosinsel.

Die Tatsache, daß innerhalb von drei Jahren kein feindliches Schiff bis an die Malakkastraße gelangt war, hatte die Wachsamkeit der Marine vor Singapore nicht etwa vermindert. Im Gegenteil wurde dieser Hafen, wie die Dampferwege ringsum, auf denen auch neutrale Schiffe zahlreich verkehrten – also vorwiegend befreundete – scharf überwacht.

Außerdem waren inzwischen noch, als Amerika in den Krieg trat – am 7. April 1917 – bei den Philippinen und vor China eine Anzahl Kriegsschiffe freigeworden, die nun ebenfalls an der Malakkastraße die neutrale Schiffahrt schützten. Und sollte wirklich die Aufmerksamkeit der Bewachungsflotte vor Singapore infolge der langen Kampflosigkeit zeitweise nachgelassen haben, – jetzt war sie bestimmt wieder doppelt scharf, denn vor Colombo und vor Bombay hatten die Deutschen Minen gelegt, und vor den Augen der Stadtbewohner war dicht an der Mole von Colombo der Postdampfer „Worcestershire", der, von Rangoon kommend, einlaufen wollte, auf einer Mine in die Luft geflogen.

Zwar hatte man, als das Hilfsschiff „Iltis" vor Aden in die Tiefe ging, fälschlicherweise angenommen, daß auch „Wolf" in jenem Gebiet explodiert sei, doch war das Vorhandensein der Minen an sich schon Anlaß genug gewesen, die Flottenleitung von Singapore zu verschärfter Wacht zu mahnen.

Wenn also „Wolf" jetzt mit vollem Bewußtsein die Nase in dieses Gebiet stecken wollte, mußte jedermann überzeugt sein, daß er Selbstmord beging. Zumal, wenn man noch daran dachte, daß er nur zehn Knoten lief. Aber Nerger dampfte nicht blindlings in die Todesfalle hinein, sondern war über die Maßnahmen vor Singapore recht gut unterrichtet. Zu seinen Andenken an die „Wairuna" gehörten vierzehn Säcke mit Post, neuseeländische Briefpost für Amerika. Aus diesen Schriftstücken hatte der Nachrichtenoffizier des „Wolf" sich von der Lage im Pazifik ein ausgezeichnetes Bild machen können. Und die Postsäcke von der „Matunga" waren noch aufschlußreicher gewesen, denn bei diesen handelte es sich hauptsächlich um militärische Schreiben und Regierungsnachrichten für Rabaul. Zudem gab die private australische Post, die keiner Zensur unterworfen war, mancherlei zweckdienliche Auskunft über Kriegsschiffsbewegungen in Ostasien.

Australien ist mit Singapore sehr eng verbunden. Auf den Schiffen dieses Flottenstützpunkts, wie zum Beispiel auf H. M. S. „Psyche", dienten auch Australier, die sich zum Teil in ihren Briefen sehr geschwätzig über Marinemaßnahmen in gewissen asiatischen Häfen verbreitet hatten. Die Schreiber ahnten natürlich nicht, daß ihre Post in deutsche Hände fallen könnte. Für Kapitän Nerger war sie sehr wertvoll. Die Maßnahmen der britischen Flotte schreckten ihn nicht im mindesten ab. Er war fest entschlossen, vor Singapore die letzten Minen abzuwerfen, auch wenn sich zehn zu eins wetten ließ, daß er sein Schiff dabei verlor.

Als „Wolf" sich von der Insel Waigeoe in die Bandasee wandte, schien er mir plötzlich ganz verändert. Ich mußte wohl von dem Pferdefleisch, das wir in der Offakbucht bekamen, ein Stück „mit Stich" gegessen haben, worauf ich acht Tage krank im Bett lag. Doch auch das Leben im Lazarett war jetzt interessant. Bisher hatte kein Gefangener über das Achterschiff hinaus nur einen Schritt nach vorn tun dürfen, so daß uns das Vorschiff unbekannt blieb. Ich konnte jetzt etwas mehr davon sehen.

„Wolf" war ziemlich lang gebaut: seine Länge betrug über 120 Meter* bei einer Breite von etwa 17. Er hatte zwei Decks, mit dem Bootsdeck drei, und das Hauptdeck war in der ganzen Länge, bis zur Vorkante vom Achterdeck, mit Teakholz geplankt. Über das Hauptdeck lief mittschiffs ein stattliches Promenadendeck, auch mit Teakholz abgekleidet. Das Vordeck war 16 Meter lang, die erhöhte Schanz etwa 18 Meter. Über dem Promenadendeck lag das Bootsdeck, und darüber die Brücke. Die teure Beplankung und das verlängerte Mitteldeck deuteten an, daß das Schiff ursprünglich auch für Passagiere eingerichtet worden war, obwohl es in den Schiffsregistern als reiner Frachtdampfer geführt ward[19].

Trotzdem „Wolf" sehr solide gebaut war, nahmen die Erschütterungen beim Abfeuern der schweren Geschütze ihn hart mit, wie sich vorwiegend an den Schotts, vorn wie achtern, feststellen ließ.

Übrigens war sogar die Antenne getarnt. Die ursprüngliche Anlage bestand in auffälligen doppelten Drähten von

* 135 Meter.

Mast zu Mast, die durch hölzerne Spanner auseinandergespreizt waren. Jetzt sah man „Wolf" von außen nicht an, wie sonst vielen Schiffen seiner Klasse, daß er Funkeinrichtung besaß. Zwischen den Masten lief nur ein einzelner Draht mit einer kurzen Verbindung zur Brücke, so daß die ganze Anlage einem einfachen Stag glich.

Das Bootsdeck war mit Zubehör aller Art vollgepfropft. Elf Boote, ein geräumiges Motorboot, Entfernungsmesser, zwei Scheinwerfer, Maschinengewehre und einige Vierpfünderkanonen. Alles unter Segeltuchdecken sorgfältig versteckt, doch in Sekunden gebrauchsklar zu machen. Die Scheinwerfer waren tragbar, konnten also beliebig aufgestellt werden [20]. Zwei Maschinengewehre standen gewöhnlich am achteren Ende dieses Decks, von wo aus sie sowohl die Schanz, unseren Erholungsplatz, als auch die einzigen Ausgänge des Lagers beherrschten. Das Bootsdeck war jetzt noch überfüllter, da dort die Ersatzkabinen für die Gefangenen mit Vorzugsbehandlung auch noch eingeklemmt worden waren.

Unter dem Bootsdeck, auf dem Promenadendeck, lagen die Kammern der Offiziere, ihre Messe usw. Das Hauptdeck unter der Promenade war der reine Kaninchenstall. Dicht bei dicht lagen dort Kabinen, Schlosserwerkstätten, Arbeitsräume aller Art, die auf Längsgänge mündeten.

Auf dem Vorderdeck, zwischen Brücke und Vorschiff, standen zwei 15 er Geschütze und zwei von den Torpedorohren. Durch seitliche Klappwände abgedeckt, waren diese Waffen außerdem noch mit Hüllen überzogen. Ganz vorn standen noch zwei 15 er, gleichfalls von außen unsichtbar.

Die beiden vorderen Zwischendecks, die oberen Hälften der Laderäume, waren Mannschaftsquartiere, unterschieden sich aber wesentlich vom Zwischendeck der Gefangenen. Schon in Deutschland eingerichtet, waren sie bequem und gemütlich. In den achteren Räumen des Zwischendecks, hinter uns Gefangenen, lagen die Minen, sauber und glatt.

Auf dem vorderen Deck, über Laderaum 1 und 2, hielt sich unter Sonnensegeln die Freiwache auf. Dort spielte dann und wann die Musik, und oft herrschte lustiges Treiben. Auch die Appelle fanden dort statt. Zur üblichen Sonntagsmusterung und bei Schiffsbesichtigung traten die Mannschaften da an. Tadellos seemännisch sahen sie aus, wenn sie in sauberen Uniformen in Reih und Glied standen. Es war stets ein prächtiger Anblick, wenn Kapitän Nerger mit seinen Offizieren die Front abschritt. Größeres Können und bessere Haltung hätte man wohl bei keiner Besatzung anderer Kriegsschiffe gefunden.

Man mußte die Mannschaft des „Wolf" bewundern, ob man wollte oder nicht. Aber in die Bewunderung schlich sich beim Anblick dieses Bildes der Disziplin noch ein anderer Gedanke: daß die mächtige deutsche Flotte, die sich gegen Englands Flotte behaupten wollte, in Übersee nur diesen einen Vertreter, den Hilfskreuzer „Wolf", besaß. Daneben natürlich noch Unterseeboote, und in der Ostsee ein paar Kreuzer auf Vorpostendienst. Im übrigen aber, in der Ferne, verkörperte nur dieser eine „Pirat", der die Gewässer Ostindiens durchstreifte, noch die starke deutsche Marine und Deutschlands riesige Handelsflotte. Diese Tatsache hätte jedem echten Briten wohl Trost und Ansporn

sein müssen. Jedoch dem Briten, der dieses schreibt, wäre damals lieber gewesen, irgendwo anders leben zu können als gerade auf diesem Schiff.

Das Lazarett lag auf dem Mitteldeck, an Steuerbord, genau unter der Kommandobrücke, mit Ausblick auf das vordere Deck. Wie alles an Bord war es praktisch und platzsparend angelegt. Es bestand aus einem kleinen Operationsraum, einer Apotheke, vier schwebenden und drei festen Betten und wurde von zwei Ärzten und drei ständigen Gehilfen betreut. Da der Platz so knapp war und Betten für Notfälle freibleiben mußten, konnten nur wenige Kranke dort liegen. Jeder, der Beschwerden fühlte, wurde beim täglichen Appell untersucht und behandelt und verblieb, wenn der Fall nicht ernst war, in seinem Quartier.

Das Leben im Krankenraum war ganz gemütlich, während „Wolf" durch die Molukken dampfte. Heiß war es freilich, doch nicht halb so schlimm wie etwa in der Offakbucht. Hier wehte stets eine würzige Brise, die nach Land roch, von den Inseln herüber. Und das Gefühl, wieder an Deck atmen zu dürfen, war fast wie Freiheit.

Damit das Schiff sein Äußeres als Frachtdampfer immer wahren konnte, sammelten sich die Mannschaften niemals in größerer Zahl auf Deck, sondern blieben zum größten Teil während ihrer Freiwache unten. Wenn die beiden Ärzte ihre Runden gemacht hatten, kamen oft Matrosen ins Lazarett, um mit den kranken Kameraden oder den Sanitätern zu plaudern. Da kamen alle Neuigkeiten und auch der ganze Bordklatsch zutage.

Zu mir waren die Sanitäter wie auch die Matrosen freundlich, sie behandelten mich wie ihresgleichen. Meine australische Abstammung interessierte sie lebhaft. Viele dieser fröhlichen braven Gesellen erwiesen mir oft Gefälligkeiten und machten sich ein Vergnügen daraus, bei jeder Gelegenheit englische Brocken, die sie gerade aufgeschnappt hatten, ins Gespräch zu werfen. Sie versuchten auch, mir Deutsch beizubringen. Wie es bei richtigen Seemännern geht, lehrten sie mich zu allererst kräftig fluchen. Jedenfalls waren sie der Meinung, ihre Schimpfworte seien deftig. Ich finde jedoch die Flüche der Deutschen im Grunde genommen ziemlich matt und farblos.

Meinen neuen Freunden machte es Spaß, wie ich ihre Lieblingsschimpfworte aussprach, und einer brachte ein Wörterbuch an, das als ganz vorzügliches Beispiel deutscher Buchdruckerkunst gelten kann: ein vollständiges deutsch-englisches Wörterbuch, einschließlich besonderer Redensarten, auf ganz dünnem Papier gedruckt, nur etwa fünf Zentimeter lang und knapp vier breit. Ich bekam das winzige Büchlein, als ich später den „Wolf" verließ, zur Erinnerung geschenkt. Mit seiner Hilfe gelang es mir, den Matrosen ein paar saftige australische und amerikanische Brocken in verständliches Deutsch zu übersetzen. Und fortan war der Sprachunterricht ein großer Erfolg, obgleich Bieser, die Lazarettordonnanz, als er die ersten Phrasen vernahm, blöde wie ein Kabeljau dreinsah und ganz pralle Augen machte.

Zwei Tage lief „Wolf" zwischen den Molukken, unter häufiger Kursänderung, um fremden Schiffen auszuweichen.

Wir befanden uns ja jetzt nicht nur auf den Wegen der Dampfer, die zwischen den einzelnen Inseln verkehren, sondern auch auf der Hauptverkehrslinie China–Australien. Es gab häufig Alarm und „Klar Schiff zum Gefecht".

Beim Ausblick übers Vorschiff sah man oft in der Ferne die Inseln, die sich aus einer Wasserfläche von milchig blaßgrüner Farbe abhoben. Wir kamen an Amboina vorüber, an Banda, dem einst wichtigsten Handelsplatz für Gewürze, und an mancher anderen herrlichen Insel. Da wir aber nicht als Touristen reisten, landete Nerger uns nicht in Banda, damit wir dort die verfallenen Paläste längst verstorbener holländischer Muskatmillionäre betrachten konnten oder die kleinen Bandanesinnen mit dem glänzenden Haar, die in ihren bunten Sarongs so zierlich ausschreiten. Er brachte „Wolf" auch nicht in die Nähe jener Insel, wo die Dampfer von Australien nach China dicht unter Land ihre Sirenen dröhnen lassen, weil sich dann jedesmal Millionen, buchstäblich Millionen von Vögeln in die Lüfte schwingen. Wunderschöne Fleckchen Erde, diese ostindischen Eilande. Neben einigen Gebieten im südlichen Stillen Ozean stellen sie wohl das Ideal menschlicher Natursehnsucht dar. In einer Hinsicht sind sie bestimmt allen Inseln im Pazifik überlegen: die Beamten Hollands sind umgängliche Menschen, vom Typ des britischen Kolonialbeamten so verschieden wie Käse von Kalk.

Zwei Tage nach Aufbruch von Waigeoe hatte „Wolf" die Molukken hinter sich und strebte westwärts durch die Floressee. Nach zwei weiteren Tagen lag auch Celebes achteraus, das er südlich des großen Petroleumhafens Makassar passierte. Es ging weiter nach Westen in die Javasee (Sundasee). Dort geriet „Wolf" in den dichten Verkehr zwischen Batavia und Makassar. Öltanker, Kolonialdampfer, Frachter und große Überseeschiffe kreuzten dort.

Nerger machte keinen Versuch, Schiffe zu belästigen. Sein Ziel war, die Minen zu legen und „Wolf" in Sicherheit zu bringen, bevor das Minenfeld entdeckt ward. Jeder Versuch, ein Schiff zu kapern, hätte in diesen belebten Gewässern unbedingt dazu geführt, daß man den Deutschen einkreiste.

„Wolf" steuerte mit direktem Kurs auf Singapore los und mußte sich ganz darauf verlassen, daß seine Tarnung niemandem auffiel. Unaufhörlich wurde darauf geachtet, daß sie im kleinsten vollkommen blieb. Sämtliche Gefangenen, außer den sechs auf dem Mittelschiff, mußten unten bleiben; von der Mannschaft waren nur wenige oben, und was irgend verdächtig sein konnte, wie z. B. das Seeflugzeug, wurde verstaut.

Ohne durch plötzliche Kursänderung die Aufmerksamkeit auf „Wolf" zu ziehen, verstand es Nerger, fremden Schiffen weit auszuweichen. Manchmal war es allerdings unvermeidlich, in größerer Nähe vorbeizulaufen. Achtern neben dem Geschütz, das als Ladegeschirr getarnt war, lag immer ein Stapel Flaggen bereit: norwegische, britische, das Sternenbanner, holländische, schwedische. Wenn es empfehlenswert erschien, einen Gruß zu erwidern, ging die geeignete Flagge hoch. Wenn aber ein neutraler Dampfer um den Schiffsnamen bat, war Nerger blind für dessen Signale.

Fast während der ganzen Fahrt durch die Javasee und auf dem etwa nordwestlichen Kurs um Borneo blieb „Wolf" gefechtsklar. Die Geschützmannschaften verbargen sich unter der Vorpiek oder auf dem Mitteldeck. Manchmal lagen sie auch bei den Geschützen und streckten sich, sobald ein Schiff in die Nähe kam, platt auf Deck aus. Die Zahl der passierenden Schiffe wuchs ständig.

Wie auch sonst vor dem Minenlegen herrschte an Bord kurz vor der Ankunft am Ziel starke Erregung, doch hielt man tadellos Disziplin. Jeder war sich klar darüber, daß Nerger jetzt keine Möglichkeit hatte, sein Schiff internieren zu lassen, bevor er nicht die Minen los war.

Aber die Spannung der Nerven war doch gewaltig. Neun Monate ununterbrochen in See, noch immer bei dem gefahrvollen Werk mit den Minen, und jetzt vor der schwersten Aufgabe, – da konnte man eigentlich von keiner Schiffsbesatzung gleichmäßige Ruhe verlangen. Jeder hegte im stillen die Hoffnung, daß dieser Vorstoß nun auch wirklich der letzte sei und daß nach diesem Abenteuer die unendlich scheinende Reise im neutralen Batavia ein Ende finden werde.

Doch die Deutschen auf dem „Wolf" waren echte Seemänner. Jetzt, da ihr Schiff zu einer besonders kühnen Tat wieder in die Gefahr hineinlief, vergaßen sie alle Leiden und Härten. Schimpfen konnte man schließlich auch später, wenn „Wolf" sich aus der Malakkastraße erst gerettet hatte. Ja, wenn –.

So verrückt es klingen mag: mir kam der Gedanke, mit dem deutschen Schiff in die Luft zu fliegen, an Deck

nicht annähernd so schlimm vor wie unten im Gefangenenlager. In der sauberen Umgebung oben war es leichter, Ruhe zu bewahren, denn man sah doch die offene See. Unten aber quälte den Menschen, der hilflos hinter Riegeln saß, alles viel ärger.

Bei Nergers Versuch, Singapore zu erreichen, ist noch etwas zu beachten: die südliche Anfahrt, die er nahm, also durch die Javasee, war für ein Kriegsschiff viel riskanter als die von Norden, weil sie leichter überwacht werden konnte. Hart nördlich der Malakkastraße beginnt das Südchinesische Meer, aus dem von allen Richtungen Schiffe dieser Straße zustrebten, so daß es hier viel schwieriger war, jedes einzelne zu kontrollieren. Und die Hunderte von Schiffen, die dort erschienen, waren Fahrzeuge aller denkbaren Arten, unter den verschiedensten Flaggen. Viele britische und japanische Frachter glichen dem „Wolf" in Bauart und Größe, und ähnelten diesem schwarzen „Raider" auch in der Farbe, dem stumpfen dunklen Grau, so daß „Wolf" gerade zwischen ihnen gewiß gar nicht aufgefallen wäre.

In der Javasee jedoch sah das Bild ganz anders aus. Auch hier war der Verkehr beträchtlich, wurde aber im wesentlichen von Schiffen besorgt, die jedermann kannte. Eine holländische Reederei besaß schon damals eine Flotte von über hundert Schiffen, die den Inseldienst in Ostindien und einen großen Teil des Verkehrs in der Javasee besorgten. Sie waren sämtlich von einem Typ und daher leicht kenntlich. Diese Bauten der K. P. M., der „Paketvaart", waren durchweg Spezialschiffe von ungefähr

4000 Tonnen oder kleiner. (Heute besitzt diese Reederei auch größere, wie z. B. die „Nieuwe Holland" mit 11000 Tonnen.)

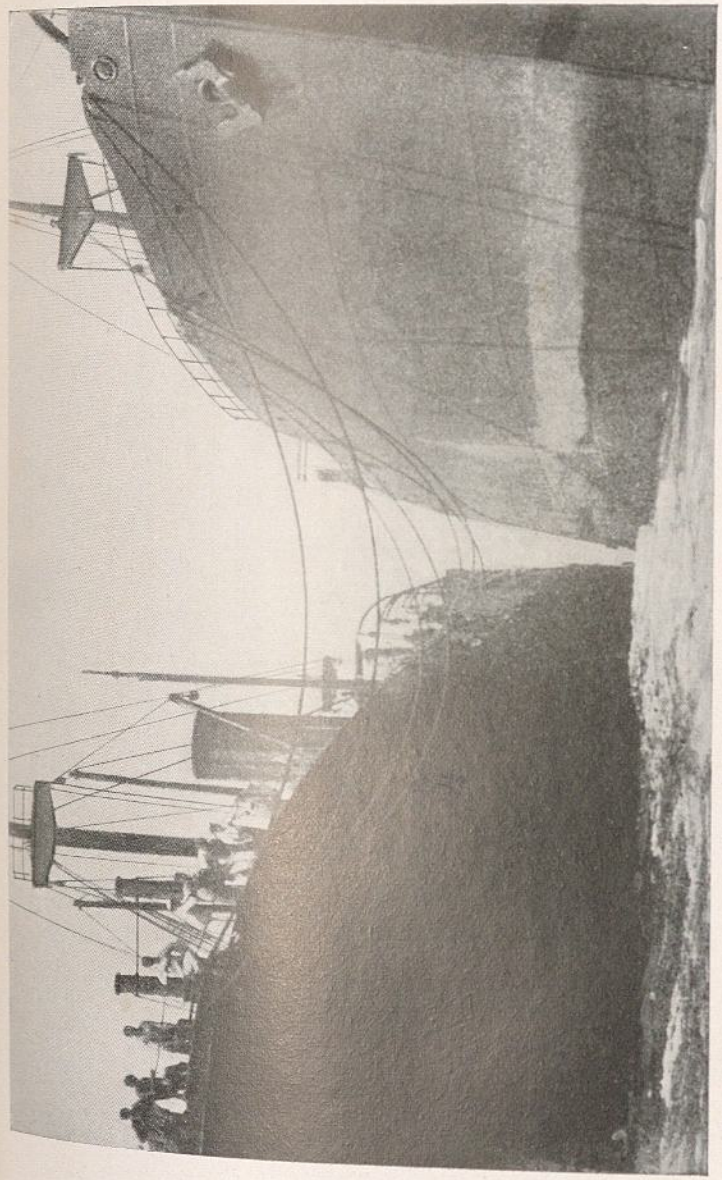
Die Paketvaart ist, an der Schiffszahl gemessen, eine der größten Reedereien der Welt. Es gibt kaum Schiffe, deren Äußeres man sich leichter einprägen könnte, denn vom kleinsten bis zum größten haben sie alle markante Aufbauten und unverkennbare gelbe Schornsteine mit einer eigenartigen Haube.

Ebenso einfach zu unterscheiden waren Takelung und Anstrich der holländischen Postdampfer, die den Dienst von Java nach Europa versahen. Diese trugen außerdem ihren Namen und den Landesnamen groß auf der Bordwand.

Auch die Dampfer aus dem Dienst von Australien nach Singapore waren wohlbekannt. Jedes Schiff also, das nicht zu diesen drei Gruppen gehörte, mußte in der Javasee, und in einem größeren Umkreis, Aufmerksamkeit erregen. Diese ganze Schiffahrt aus der Javasee nach Singapore lief durch die drei Straßen der Inselwelt um Sumatra und Borneo zusammen; vorwiegend durch die Karimatastraße.

Um die südliche Zufahrt nach Singapore zu überwachen, bedurfte es nur weniger Kreuzer oder Kanonenboote in der Nähe der Durchfahrten, und vor dem Karimatakanal hätte ein einziges Kriegsschiff genügt.

Hier zwischen den allgemein bekannten, in bunten Farben leuchtenden Schiffen konnte der massige düstere „Wolf" kaum unbemerkt seinen Weg verfolgen. Da mußte er ins Auge fallen wie ein Raubtier zwischen Schafen, wenn



Hilfskreuzer „Wolf" übernimmt Kohle aus dem gekaperten Dampfer „Igotz Mendi"

Scherl-Bilderdienst

der fremde Beobachter auch nur etwas von Handelsdampfern verstand.

Am Abend des 2. September lief „Wolf" in die Straße von Karimata. Die Nacht war mondhell, für Nergers Geschmack viel zu hell. Bewegungslos, wie ein schwarzsilberner Teppich schimmernd, lag das Meer, bis zur Küste von Borneo übersehbar.

„Wolf" lief mit der äußersten Kraft, denn er sollte am nächsten Abend sein Ziel erreichen. Er bebte unter dem Puls der Maschinen, die seine Fahrt auf elf Knoten trieben. Mit vollem Dampf, und doch so langsam, wie eine dunkle schwimmende Festung, drang er durchs totenstille Meer.

Gegen Mitternacht, mitten in der Durchfahrt, schrillten die Glocken. Alarm, Alarm! Sofort erwachte das Leben an Bord. Innerhalb weniger Sekunden waren die Bedienungen für die Geschütze und Torpedos gebückt an der Reling entlanggeflitzt und hatten sich an den Gefechtsstationen flach auf Deck geworfen. Und noch ehe sie dort lagen, ertönte von der Kommandobrücke der Ruf: „Kriegsschiff voraus!"

Im Lazarett geriet sofort alles in wilde Bewegung: die kranken Deutschen sprangen aus den Betten, packten ihre Uniformen und humpelten hinaus, um zu kämpfen.

Die Lampen erloschen, bis auf eine mattblaue. Die beiden Ärzte schnallten sich ihr Gefechtsbündel auf die Schultern, die Sanitäter öffneten den Operationsraum und bereiteten ihn vor.

Nun erwarteten alle den Anruf des Kriegsschiffs. Mir

schien in dem bleichen blauen Licht das Warten wie eine Ewigkeit. Lange war weiter nichts zu hören als das Pochen der Maschinen und das Zischen des Luftdrucks an den Torpedorohren, den, nur wenige Schritt von mir, die Bedienungen nachprüften. Vom Lazarett aus konnten wir von dem aufkommenden Schiff nichts sehen, hörten jedoch einen Offizier seine Beobachtungen ausrufen, für die Artillerie. Abgeblendet, aber im Mondschein klar umrissen, näherte sich das fremde Schiff. Und „Wolf" mußte von dem Engländer aus ebenso deutlich sichtbar sein!

Jetzt war der Fremde, an Backbord, genau auf gleicher Höhe mit „Wolf". Nerger mögen die Finger gezuckt haben, ein paar Torpedos hinauszujagen, doch mit all den Minen an Bord war Vorsicht geboten.

Über die Kommandobrücke des Kriegsschiffs fiel ein Lichtschein: die Tür zum Kartenhaus war offen. Auf „Wolf" verdoppelte sich die Spannung. Vielleicht sah drüben der wachhabende Offizier gerade im Schiffsregister nach, um den „Wolf" zu identifizieren? Minuten verstrichen. Und nichts geschah! Ohne uns angehalten zu haben, zog das Kriegsschiff vorüber! Warum der wachhabende Offizier jenes Kreuzers den „Wolf" nicht stoppte, mag nur er allein wissen. Vielleicht ist er übermüdet gewesen oder hatte, weil Sonntag war, keine Lust, ein Schiff zu untersuchen. Wie dem auch sei: der Verfasser dieses Berichts wäre der letzte, der an dem Verhalten jenes Kommandanten Kritik üben möchte. Eine Salve von dem Kreuzer, zwischen die Minen, hätte uns alle, Schiff, Besatzung, Gefangene, himmelhoch gesprengt.

Am Morgen nach dieser Begegnung stand „Wolf" schon weit hinter der Karimatastraße, östlich von Singapore. Alle Mann lagen noch gefechtsbereit, und es wurde scharf achtgegeben, daß sich stets nur wenige offen über Deck bewegten. Die Deutschen sahen jetzt müde und matt aus, als seien sie die ganze Nacht ohne Schlaf auf ihren Posten gewesen. Und das traf ja bei den meisten auch zu.

Nerger muß sich erinnert haben, daß sich auf dem Mittelschiff noch ein Gefangener befand, denn ich wurde morgens nach achtern geschickt. Ich verabschiedete mich von den Sanitätern und zog unter Bewachung zum Zwischendeck ab. Die achteren Geschütze und Torpedorohre waren noch bemannt. Querab lag eine holländische Insel. Die Sicherheit – so sehr nah und doch so fern!

Die Rückkehr in das Zwischendeck schien mir wie der Weg in die Hölle. Der Gestank drang mir schon oben an der Treppe entgegen. Hinter mir klappte der Lukendeckel, und der Käfig war wieder geschlossen.

In einer Weise war es gut, das vertraute Englisch wieder zu hören. Doch schon in diesen wenigen Wochen hatten sich meine Mitgefangenen so verändert, daß ich erschrak. Die Nächte in der Offakbucht hatten einige so erschöpft, daß sie nur noch Skelette waren. Erschlafft und bleich sahen alle aus. Man fühlte, daß schwere Erkrankungen gar nicht ausbleiben konnten. Und sie stellten sich auch bald ein.

Wie zwischen Gespenstern kam ich mir vor, als ich in der Backofenhitze die vielen nackten, schwer atmenden Menschen dicht nebeneinander liegen sah. Fortwährend schrillten

die Glocken durchs Schiff, doch hier kümmerte das keinen mehr.

Nachmittags werkte der Minenoffizier mit seinem Trupp in dem uns benachbarten Raum. Wir Alten wußten Bescheid, was dort vorging, und nahmen kaum noch Notiz davon; aber die Leute von der „Matunga" drängten sich vor die Löcher im Querschott und beobachteten neugierig, wie die Deutschen an den Minen die Kabel und Verankerungen sorgsam prüften.

Die Nacht brach an, und noch immer fiel keine Mine. „Wolf" war jetzt an der Einfahrt zur Malakkastraße schon vorbei und schnitt ins Südchinesische Meer. Erst als uns, gegen Mitternacht, befohlen war „In die Hängematten", fing das Minenlegen an. Dabei ging es nicht anders zu wie acht Wochen vorher, nur brauchten wir nicht wie damals, im Winterwetter der Tasmansee, mit den Zähnen zu klappern. Jetzt schmorten wir beinahe in der Hitze. Der alte Martin machte wieder für jede Mine einen Bindfadenknoten, und Rees, der jetzt sehr krank aussah, punktierte die Minenzahl auf Papier.

Nicht lange vor Sonnenaufgang fiel endlich die letzte Mine. Wir dankten Gott, denn sie war auch die letzte des ganzen Bestandes und nahm uns eine Last vom Herzen. Nicht daß wir im Gefangenenlager nun sicherer gewesen wären: dicht neben uns befand sich ja noch das achtere Granatenlager, und wenn der „Wolf" ins Gefecht geriet, blieb für uns nach wie vor die Hoffnung auf Rettung recht gering. Aber kleiner geworden war die Gefahr doch.

Auch oben spürte man nach dem Abwurf der letzten

Mine die Erlösung. Die Deutschen hatten ihre Minen, solange sie noch im Schiffsleib lagen, ebensowenig geliebt wie wir. Nun hatten sie Grund, sich wirklich zu freuen: eins der wichtigsten Unternehmen der großen Kriegsfahrt war durchgeführt!

Die Anlage dieser Minensperre war südlich der Anamba-Inseln, also im Südchinesischen Meer, begonnen worden. In Gewässern, die fast alle Schiffe von Japan, China und den Philippinen, soweit sie nach Singapore wollen, befahren müssen. Von diesem Punkt ab streute „Wolf", sich zur Malakkastraße zurückwendend, mehrere Felder hintereinander. Im ganzen gingen während der Nacht hundertzehn Minen über Bord, die meisten in den Morgenstunden, am Dienstag, dem 4. September 1917.

Für Kapitän Nerger hörten die Sorgen nach dem Abwurf der Minen nicht auf. Er mußte noch wochenlang unterwegs bleiben. Wenn dann die Minen zu wirken begannen und dadurch erst einmal festgestellt war, daß hier ein deutscher Minenleger gearbeitet hatte, wurde die Suche nach dem Verbrecher von der britischen Flotte zweifellos sehr gründlich betrieben.

Wenn Nerger den „Wolf" schon jetzt in einen neutralen Hafen brachte, nahm er seiner Arbeit jeden Wert, weil dann die Gefangenen die ungefähre Lage der Minen melden konnten. Und jeder britische oder japanische Kreuzer hätte dann wohl den Minenleger auch im neutralen Batavia ohne Umstände versenkt.

Nerger war ebenso schlau wie verwegen. Bei Tagesanbruch hatte er „Wolf" schon wieder von der Malakka-

straße ein ganzes Stück nach Osten geführt und wendete ihn dann einfach nach Süden, mitten in den Strom des Verkehrs. Also nahm „Wolf" denselben Weg durch die Javasee zurück, den er gerade gekommen war. Ob der Kreuzer, den wir nachts trafen, noch einmal so sorglos sein würde, uns unbehelligt vorbeizulassen?

Nergers Wahl des südlichen Kurses war taktisch klug: da die neuen Minensperren nördlich von Singapore lagen, war mit Gewißheit anzunehmen, daß die Suche nach dem Minenschiff im Südchinesischen Meer begann, oder doch nördlich von Borneo, aber nicht gleich in der Javasee.

In den nächsten fünf Tagen, auf dem Rückweg, erlebten wir dieselben Vorgänge wie bei der Anfahrt: Alarm und wiederum Alarm, Gefechtssignale und „Gefangene sämtlich nach unten!" Dann schlich „Wolf" durch die Karimatastraße dem Indischen Ozean entgegen, wie ein Fuchs, der in seinen Bau strebt [21].

Die Verhältnisse im Gefangenenraum waren jetzt bestimmt nicht rosig: Hitze und Gestank, Pferdefleisch und Schwarzbrot. Das heißt: schwarz war das Brot nur, wenn es nicht grün war. Der Koch verstand es, den Pferdefleischvorrat in erstaunlicher Weise zu strecken. Monatelang gab es noch das Zeugs. Im August hatte man die drei Pferde geschlachtet, und noch Mitte November, bei Madagaskar, fischten wir den Schulterknochen einer Stute aus der Suppe. Da ich gerade Geburtstag hatte, knallte er als festliche Gabe auf meinen Teller.

Auf der Fahrt südlich von Singapore, als eine gräßliche Hitze herrschte, sagte Kapitän Meadows, der sich

neben mir, furchtbar schwitzend und stöhnend, ein paar Bissen Pferdefleisch hineinzwang: „Das kannst du mir aber glauben, mein Junge: wenn ich aus diesem üblen Kasten jemals wieder herauskommen sollte, werde ich nie wieder schimpfen. Ganz bestimmt nicht." Das feierliche Gelöbnis klang, als sollte es für ewig gelten. Eine ganze Weile nach dem Kriege hatte ich Gelegenheit, den Kapitän Meadows, der damals mit seinem neuen Schiff vor einer der holländischen Inseln unweit Singapore lag, zu besuchen. Das Deck, das ich da betrat, war so fein gescheuert wie auf einem Kriegsschiff; ein unfehlbarer Beweis, daß der Kapitän ein gestrenger Herr sein mußte. Vor mir warf sich, gleichsam im Hechtsprung, der malaiische Quartermeister auf die Planken, um einen Zigarettenstummel schleunigst aufzuheben, bevor der Schiffer ihn bemerkte. Und der Mann, der einst geschworen hatte, nie wieder zu fluchen, stand, von Fächerwedlern und Dienern umgeben, an der Reling und brüllte einen Chinesenboy wegen eines kleinen Versehens beim Servieren ganz fürchterlich an!

Übrigens war es Meadows als erstem gelungen, der britischen Admiralität Mitteilungen über „Wolf" zu geben. Ich erwähnte schon seine Flaschenpost. Einmal hätte ihn seine Praxis fast das Leben gekostet, als „Wolf" sich vor Neuguinea befand. Meadows wollte mit einer Flasche, die er unter frischgewaschenem Zeug verbarg, zur Reling gehen. Ein Wachtposten wurde mißtrauisch und versuchte, ihm das Bündel zu entreißen. Meadows mit seinen Bärenkräften packte den Mann, trug ihn zur Reling und ließ

geschickt das Wäschebündel mitsamt der Flasche ins Wasser fallen. Es fehlte nicht viel, daß ihn die anderen Wachen erschossen hätten, als er ihren Kameraden so packte, aber er konnte sich noch geschickt aus der heiklen Lage ziehen und bekam nur eine Verwarnung. Gerade die letzte Flasche, die Kapitän Meadows, in der Javasee, auswarf, brachte den ersten Erfolg. In ihr hatte er „Wolf" beschrieben und über die Minen vor Singapore und in der Tasmanischen See Einzelheiten angeführt. Wie er damals noch Flaschen abwerfen konnte, blieb mir schleierhaft, da er gar nicht an Deck gehen durfte. Er hat wahrscheinlich seine Post über die Köpfe der Wachen hinweg ins Meer geschleudert.

Besagte Flasche wurde am 9. Dezember 1917 am Gestade von Celebes, bei Toli Toli, von einem Eingeborenen gefunden[22]. Zu dieser Zeit befand sich der noch unaufgespürte „Wolf" zum zweitenmal vor der Südspitze von Afrika. Bei der Admiralität traf die Flasche erst am 15. Januar 1918 ein. Zunächst war viel Zeit verlorengegangen, weil man den verblüffenden Inhalt der Meldung einfach nicht glauben wollte, und nachher lief sie erst durch die Hände des britischen Konsuls in Batavia sowie des Oberbefehlshabers der Chinastation, bis sie schließlich im Hauptquartier landete. Inzwischen war der Standort des „Wolf" längst schon wieder unbekannt. Doch bereits bevor die Wahrheit des Inhalts zweifelsfrei bestätigt war, wurden in Singapore Maßnahmen ergriffen und die Behörden in Australien und Neuseeland unterrichtet. Am Weihnachtsabend 1917 brachen vier Minensuchboote der Mallow-Klasse von Malta zur Malakkastraße auf.

Jetzt, da „Wolf" wieder in der Javasee schwamm, war sein Durchbruch zum Indischen Ozean ein neues Problem für den Kommandanten. Die Durchfahrten zwischen den Inseln dort sind, von Sumatra bis nach Timor hinab, alle schmal, so daß die Möglichkeit, eine der Straßen unbemerkt zu passieren, sehr gering war. Die am nächsten gelegene Passage war die Sundastraße. Nerger hatte jedoch das Gefühl, daß hier Gegner auf der Lauer lägen, und nahm sie nicht, sondern hielt einstweilen an Java entlang noch nach Osten, obgleich dadurch Zeit verlorenging. Dann brach er an anderer Stelle durch, und zwar, soweit ich feststellen konnte, durch die Lombokstraße, zwischen Bali und Lombok[23]. Das geschah in der fünften Nacht nach dem Minenlegen vor Singapore.

In dieser Nacht, während der Durchfahrt zwischen den Inseln, blieben alle Gefangenen wach, ob sie wollten oder nicht. Zur Vorsicht wurden schon vor der Einfahrt in die Straße auch bei uns alle Lichter gelöscht und der kleinste Lichtschimmer abgeblendet. Es war pechrabenschwarz im Raum. Man konnte überhaupt nichts erkennen. Jeder hockte sich, wo er stand, in der drangvollen Enge nieder. Hitze und Finsternis peinigten uns.

Kurz vor Tagesanbruch zeigte uns ein leichtes Wiegen des Schiffes an, daß „Wolf" durchgekommen war und sich wieder in offener See bewegte.

13

Wieder im Indischen Ozean

Nerger legte sein Schiff auf Westkurs und steuerte es mit halber Kraft, gut von Land ab, weiter voran.

Die Tage nach dem gelungenen Ausbruch aus der Javasee waren die frohesten seit langer Zeit. Die strenge Zucht wurde etwas gelockert, die Gefangenen durften sich wieder den ganzen Tag auf der Schanz aufhalten, und keine Alarmglocke schrillte jetzt. Um uns wehte wieder die frischere Brise des offenen Meeres, und vor uns lag nur blaue Fläche: das Indische Meer.

Die schwüle Javasee ist grünlich, meist von schmutziggelblichem Grün, wie Erbsensuppe. Sogar Schlangen schwimmen in ihr. Das ist keine Übertreibung: gestreifte, bis zwei Meter lange giftige Schlangen gibt es dort wie in manchem Fluß Aale.

Über die erfrischende Luft und das Fehlen der Alarme konnten wir uns ganz gewiß freuen, aber sonst bestand kein Grund zu besonders fröhlicher Stimmung. Unser Essen war auch durch den Zuschuß von der „Matunga" kaum besser geworden. Aber nach den Erfahrungen der letzten

Zeit genossen wir, auf Deck ausgestreckt, in vollen Zügen den leichten Wind und die reine Wärme des Ozeans, während das Schiff sich in der Dünung hob und senkte. Und nicht wenig trug zur Erholung bei, daß man nicht jeden Augenblick das Erscheinen eines Kriegsschiffs zu erwarten brauchte. Dieses Gebiet im Süden von Java wird von der Schiffahrt nur wenig benutzt, so daß es für ein verfolgtes Schiff, das ein paar ruhige Wochen brauchte, eine willkommene Zuflucht bot.

Die Besatzung war in der prächtigsten Laune, weil sie jetzt mehr denn je daran glaubte, daß ihr Schiff in ein paar Wochen in einem holländischen Hafen interniert werden würde, sobald nur die letzte Minensperre einmal „tätig" geworden war. Man sprach bereits von den schönen Tagen, die man sich in Batavia machen wollte. Die Bordkapelle kam wieder zum Vorschein, und als sie „Holdrio, es geht zur Heimat –" spielte, fielen alle Mann laut ein und riefen minutenlang hurra. Bis Nerger von der Brücke herabsah. Da steigerten sich, als er seine Mannschaft grüßte, die Hochrufe bis zum Donnergebrüll. Bei „zur Heimat" dachte die Besatzung jetzt vermutlich nicht an Deutschland, sondern an Java.

Kapitän Nerger verstand diese Gefühle nur zu gut, und sein Lächeln, als er von oben grüßte, fiel gewiß ein wenig schief aus. Von der Mannschaft ahnte keiner, daß er bereits mit dem Plan umging, mit dem so überfüllten Schiff die Rückkehr nach Deutschland zu versuchen. Trotzdem „Wolf" schon so lange in See war. Hätte die Mannschaft schon jetzt geahnt, daß der „Wolf" noch ein halbes

Jahr in See bleiben sollte, so hätte es, bei aller Disziplin, vielleicht doch Schwierigkeiten gegeben.

Ein paar Tage nach der Fahrt durch die Straße von Lombok platzte plötzlich, als wir beim Frühstück saßen, das Signal „Klar Schiff!" in die Stille. Gleich darauf fielen die Klappwände, und die Rohre drehten sich.

Wenn diese Seitenklappen fielen, zuckten wir jedesmal zusammen, denn der Krach beim Anschlagen gegen die Bordwand war ohrenbetäubend. Und jetzt, in diesem Seegebiet, kam der Spektakel sehr überraschend. Bald aber stellte sich heraus, daß es nur Probealarm war. Doch als die Aufregung sich legte, hatten wir unter uns einen Toten, einen amerikanischen Steuermann, den der Herzschlag hinraffte. Er hatte mit seinem schwachen Herzen schon erstaunlich lange durchgehalten.

In der Erfüllung aller Höflichkeitsformen nahm Kapitän Nerger es sehr genau. Er ließ auch tote Gefangene immer feierlich bestatten und erschien dazu stets selbst mit seinen sämtlichen Offizieren. An Flaggen, der Verbündeten wie der Neutralen, war an Bord kein Mangel, denn man brauchte ja alle möglichen. Jeder Gefangene, der unterwegs starb, wurde in die Flagge seines Landes gehüllt. Auch die Bestattung des Amerikaners ging feierlich vor sich. Das Schiff stoppte. Der Tote, in seine Hängematte genäht, lag, mit dem Sternenbanner bedeckt, auf einem Geschütz dicht an der Reling. Auf Deck standen an einer Seite Kapitän Nerger mit seiner Mannschaft, auf der anderen die Gefangenenschar. Nachdem Gebete gesprochen waren, klatschte es aufs Wasser, und dann klopften wieder die Maschinen.

Bei solchen Anlässen pflegten die Gefangenen ihre Uniformen hervorzukramen, die der Schimmel allerdings sehr verfärbt hatte. Wer konnte, erschien im Dienstanzug statt barfuß und in kurzen Hosen. Als dieser tote Schiffskamerad gerade über Seite geglitten war, brach einer unserer Kapitäne die noch anhaltende Stille mit quäkiger Stimme: „In einer Weise ist es schade, daß so ein Begräbnis nicht öfter vorkommt. Meine Leute hausen ja wie die Wilden, und nur bei solcher Gelegenheit ziehen sie sich mal ordentlich an, wie es sich für Schiffsoffiziere gehört." Er erhielt die geziemende Antwort: „Wenn Sie mal 'rüber müssen, Sir, ziehen wir alle gern Uniform an!"

Ich war seit der Entlassung aus dem Lazarett ein paarmal wieder nach vorn gegangen, indem ich mich morgens den Kranken anschloß, um mich mit den Bekannten zu unterhalten. Im Lazarett sprach man hauptsächlich von Batavia, von den starken Getränken und den Mädchen, die es dort gab. Über den Empfang in diesem Hafen hatte man freilich einige Zweifel. Wenn etwa inzwischen ein holländisches Schiff durch eine Mine vom „Wolf" zerstört worden wäre? Zwar galten die Rechte der Neutralen schon gar nichts mehr, doch waren die Deutschen sich darüber klar, daß die Holländer es eben nicht als freundschaftlichen Akt auffassen würden, wenn Nerger die Seewege, die vorzugsweise von Hollands Schiffen befahren wurden, mit Minen verseuchte. Trotzdem hoffte man an Bord, daß die Holländer nicht ungastlich sein würden.

Nun: Batavia wurde nicht der Hafen, in dem die Besatzung des Hilfskreuzers „Wolf" an Land gehen konnte.

Wenn Nerger je beabsichtigt hatte, sein Schiff dort an Ketten legen zu lassen, so bestand diese Absicht jetzt nicht mehr. Denn er hielt „Wolf" weiter auf westlichem Kurs und näherte ihn immer mehr den Dampferlinien vor Colombo, die zu Taten reizen konnten.

Die „neue Lage" fiel der Mannschaft erst auf, als „Wolf" schon acht Tage aus der Javasee war. Anstatt hier auf und ab zu kreuzen, wie die Besatzung erwartet hatte, lief das Schiff mit sieben Knoten immerfort westwärts und verließ allmählich die sicheren Gewässer südlich Java und Sumatra.

Die anfangs so begeisterten Leute wurden stiller und waren manchmal wieder leicht reizbar, obwohl sie sich noch mehrere Tage mit allerlei Gründen trösteten. Vor allem damit, daß kein Kommandant mit diesem Schiff, in solcher Verfassung, noch länger Kreuzerkrieg führen könne. Zunächst einmal waren die Kohlenbunker fast ebenso erschreckend leer wie in der bangen Wartezeit vor dem Aufbringen der „Matunga". Man hatte die „Matunga" ja erst eine Woche herumschleppen müssen, ehe man sie ausplündern konnte, und währenddes hatte das Beuteschiff selber noch so viel Kohle gefressen, daß für seinen Fänger nur knappe fünfhundert Tonnen zur Verfügung geblieben waren. Beim Bau des „Wolf" als Frachtdampfer war seinerzeit berechnet worden, daß er bei einer Höchstfahrt von zehn Knoten etwa 60 Tonnen täglich verfeuern werde, bei acht Knoten 35 und bei halber Fahrt etwas weniger. Jetzt aber, als Hilfskreuzer ausgerüstet, verbrauchte er natürlich mehr; auch für Kühlräume, Kon-

densoren usw. Es bedurfte keiner Arithmetik, um auszurechnen, daß die Kohle von der „Matunga" auf den vierzehn Tagen Fahrt nach Singapore und zurück fast restlos aufgebraucht sein mußte.

Neben der Frage des Kohlenmangels stand drohend das Ernährungsproblem. Wohl waren genügend Konserven an Bord, um noch alle Mann zu verpflegen, aber wir brauchten jetzt unbedingt frische Lebensmittel. Die frische Verpflegung aus „Matunga" hatte bei den sechshundert Menschen nicht weit gereicht, und die ersten Hautkrankheiten zeigten sich schon, besonders bei den Gefangenen. Wenn nicht innerhalb kurzer Frist große Mengen frischer Verpflegung, ganz besonders Gemüse, beschafft werden konnten, mußten Massenkrankheiten ausbrechen.

Unter diesen Umständen schien es ganz undenkbar, daß Nerger diese schwierige Kreuzfahrt sozusagen von vorn beginnen und den überladenen „Wolf", der nun schon zehn Monate unterwegs war, vor Colombo zum Kaperkrieg führen könnte.

Alle Zweifel wurden behoben, als das Schiff, am 26. September, Ceylon südlich passierte und das Flugzeug zum Start vorbereitet wurde. Das war unsere letzte Hoffnung gewesen: solange „Wölfchen" unten verstaut blieb, kam Kaperkrieg wohl nicht in Frage.

Von uns Gefangenen hatte kaum einer mit großer Zuversicht erwartet, daß sich unsere Not schon bald, in Batavia, lösen werde. Daher waren wir auch nicht so sehr überrascht, als wir Nergers Absicht erkannten.

Von der Besatzung nahmen ein paar die Sache nicht

leicht. Ein Mann verweigerte den Dienst, indem er sich, als er Wache gehen sollte, mit dem Messer durch die Hand stach. Auch sonst kamen Weigerungen vor. Doch der größte Teil der Mannschaft nahm trotz der bitteren Enttäuschung die Aussicht auf längere Dauer der Kriegsfahrt ganz ruhig hin. Die Deutschen auf „Wolf" gehörten eben zu den besten Seeleuten, die es gibt. Meuterei war bei ihnen ausgeschlossen. Auf sie konnte sich die Führung verlassen: daß sie zu ihrem Schiff stehen würden, wenn es jetzt wieder an den Feind lief. Wohl waren sie nicht gerade heiter, als sie nun das Luk aufdeckten, um das verflixte Seeflugzeug zum nächsten Start im Kaperkrieg wieder klar zu machen; aber sie führten alle Befehle prompt und genau wie immer aus.

„Wolf" hatte die Sperre vor Colombo am 15. Februar 1917 angelegt, also sieben Monate vor seinem zweiten Auftreten bei Ceylon. Ein Blick auf die Karte zeigt, daß er in dieser Zwischenzeit in einem gewaltigen Bogen durch den Indischen Ozean, den nördlichen Teil des Südpolarmeers, durch den Stillen Ozean aufwärts zur Javasee, und wieder zurück, gelaufen war, um nun an demselben Punkt erneut Kriegstaten zu unternehmen.

Vor der Schilderung des weiteren Lebens auf „Wolf" mögen von seinem ersten Streifzug noch einige Einzelheiten erwähnt sein.

Seine tollsten Taten waren wohl: das Minenstreuen vor Singapore und dicht vor dem Hafen von Colombo. Über letzteres noch ein paar Worte. Um dort wirksame Minen zu legen, mußte man bis auf etwa zehn Meilen

an die Hafenmole herangehen, wo das Schiff bei Tage vom Hafen aus genau sichtbar war und nachts im Bereich der Scheinwerfer lag. Vor dem Hafen zog sich eine Sandbank meilenweit hinaus, und in dem ziemlich flachen Wasser mehr hafeneinwärts war das Verankern von Minen nicht möglich. Daher mußte Nerger, wenn er seinen Plan nicht aufgeben wollte, „Wolf" so dicht an den Hafen führen.

Trotzdem man vielfach das Gegenteil hört, kommt es selten vor, daß ein Kriegsschiff ankerlose Minen auslegt, die an der Oberfläche treiben. Minen sind teuer, und die Aussicht, daß treibende Minen gerade gegen ein Fahrzeug stoßen, ist gering. Eine Mine muß, wie die Granate und der Torpedo, ein bestimmtes Ziel haben und deshalb in bestimmtem Gewässer auf der richtigen Tiefe verankert werden. Ebensowenig wie man einen Torpedo ins Leere feuert, um vielleicht zufällig etwas zu treffen, würde man Minen sinnlos auswerfen. Bei treibenden Minen handelt es sich fast immer um losgerissene, deren Kabel gebrochen sind.

In Colombo wurde nachts der Hafen weithin durch Scheinwerfer abgeleuchtet. Und meist lagen auch Kriegsschiffe dort, so daß es im Grunde unmöglich sein mußte, dort unentdeckt Minen zu legen und noch ungeschoren zu entkommen. Doch im Vollbringen von sogenannten unmöglichen Taten hat sich wohl kein deutscher Seemann so ausgezeichnet wie Karl August Nerger. Er war damals, von Kapstadt kommend, schnurstracks auf Ceylon losgesteuert, ganz verbissen in seinen Plan, vor Colombo und der indischen Küste Minen zu legen, und hatte sich nur

davor gehütet, auf der Fahrt von Südafrika bis dorthin durch Kaperei unnütz aufzufallen. Für Colombo wählte er eine mondlose Nacht, führte sein Schiff bis auf etwa sieben Meilen vor die Spitze der Mole und begann das Werk. Die Sperre war erst zum Teil gelegt und noch alles in vollem Gange, als plötzlich vom Innenhafen her sich zwei Scheinwerfer auf „Wolf" konzentrierten. In den starken Strahlen trat jeder Umriß des Schiffskörpers klar hervor. „Wolf" mußte von Land aus entdeckt worden sein! Sofort befahl Nerger Gefechtsbereitschaft. Jeden Augenblick erwartete er den Warnschuß von der Strandbatterie oder, noch schlimmer, einen feindlichen Kreuzer, der schnell an der Mole vorstoßen konnte.

Eine volle Minute lang – für die Deutschen eine Ewigkeit – hielten die grellen Lichtfinger „Wolf" in den Krallen. Dann tasteten sie langsam weiter. Man hatte das Minenschiff nicht bemerkt! Nur ein Augenblick der Unachtsamkeit, eine kurze Minute, hatte „Wolf" das Leben gerettet –.

Das Minenfeld wurde fertig gelegt, und dann ging es nordwärts zur indischen Küste. Daß „Wolf" sich vor dem Hafen Colombo eine ganze Weile aufhielt, geht schon aus der Zahl der Minen hervor, die er dort abwarf. Neununddreißig.

Der Postdampfer „Worcestershire" (Bibby Line, 7000 Tonnen), der am zweiten Abend danach, am 17. Februar, Colombo verließ, lief ungefähr acht Meilen südwestlich der Mole auf eine dieser Minen und sank. Menschenleben gingen nur zwei verloren.

Der Zweck dieses Minenlegens so fern von Europa war, wie schon gesagt, in erster Linie: die Ablenkung feindlicher Seestreitkräfte von den Aufgaben im Europagebiet. Zweitens galt es, den Völkern im Ausland Beispiele von deutscher Seemacht zu geben.

Durch den Untergang der „Worcestershire" hatte Nerger in dieser Hinsicht sogar doppelten Erfolg. Die Menschen auf Ceylon sprachen jetzt nur noch von den Schiffen, die dicht vor Colombo sanken, und auch im ganzen Lande Burma war lange Zeit das Gesprächsthema der Untergang der „Worcestershire".

Übrigens zeichnen die Dampfer der Bibby Line sich durch besondere Formschönheit aus. In der Mehrzahl von Harland & Wolff in Belfast gebaut, haben sie dieselben reinen und schlanken Konturen wie die weltberühmten Schnelldampfer der White Star, deren charakteristische Bauten, seit den siebziger Jahren fast gleich geblieben, nach Ansicht vieler die elegantesten der Welt sind. Ihr schönes Grundmodell wurde benutzt für die „Teutonic", die erste „Britannic" und „Majestic", für „Adriatic" und „Baltic", und schließlich für die größten, wenn auch vielleicht nicht die schönsten des Typs: die „Titanic" und „Olympic" (je 46000 Tonnen) und die zweite „Britannic" (50000), die im Mittelmeer durch eine Mine sank. Die White Star Line existiert nicht mehr, und die meisten ihrer berühmten Schiffe sind verschwunden, doch ihre Linien und Formen leben weiter in den neuen Fünfzehntausendtonnern, die den Postverkehr von Burma versehen.

Ein weiteres Opfer der Minen vor Colombo wurde übrigens noch der Dampfer „Perseus" (Blue Funnel Line, 6728 Tonnen), der am 21. Februar unter Verlust von drei Menschenleben an der gleichen Stelle sank wie „Worcestershire".

Wie bei den Minen in der Tasmansee versuchte man auch hier, auf Ceylon, die Bevölkerung zu überzeugen, daß die Schiffe infolge von inneren Explosionen gesunken seien. Man muß jedoch anerkennen, daß die Behörden von Colombo sich Mühe gaben, weiteren Verlusten vorzubeugen. Sie kauften zur Minensuche sechs japanische Fischdampfer an, die bis zum Kriegsende die Hafenausfahrt minenfrei hielten.

In der Zwischenzeit war „Wolf" nach Norden die Malabarküste hinaufgezogen, hatte eine breite Sperre vor Bombay gelegt und sich dann südwärts ins Arabische Meer gewendet. Laut den amtlichen deutschen Veröffentlichungen wurden vor Bombay achtundsechzig, und südlich von dort, bei Kap Comorin (dem südlichsten Punkt des indischen Festlands) neunzehn Minen geworfen. Auf „Wolf" selbst haben wir über das Feld bei Kap Comorin kein Wort gehört, was aber nicht besagen will, daß es nicht angelegt worden ist. Auch über Schiffsverluste vor diesem Kap ist uns nichts bekanntgeworden. Die Existenz der Minen vor Bombay ist aber deutlich genug bewiesen. Ein gefangener Engländer, der mit „Mongolia" gefahren war und nachher mit „Hitachi Maru", erzählte uns Genaueres über den Untergang der „Mongolia".

Am 23. Juni 1917 hatte sich dieser Schnelldampfer,

mit Passagieren stark besetzt, von England kommend Bombay genähert. Die Passagiere genossen nach den Aufregungen der Fahrt durch die U-Boot-Zonen den Frieden im Indischen Ozean, obwohl man inzwischen gerüchtweise von den Minen vor Aden gehört hatte und sich mancher Passagier dadurch wieder beunruhigt fühlte. Unterwegs hatte man Fahrgäste und Besatzung eifrig in Bootsmanövern geübt, doch schien diese Vorsichtsmaßregel jetzt, da das Schiff nur noch ein bis zwei Stunden von Bombay entfernt war, überflüssig geworden.

Im Südwestmonsun bei mittlerem Seegang näherte sich „Mongolia" dem Festland, während die Passagiere für Bombay sich um ihr Gepäck kümmerten und die Durchreisenden sich zum Landausflug umzogen.

Siebzehn Meilen von der Küste, noch bevor man Land sehen konnte, rannte „Mongolia" auf. Die Mine detonierte unter dem Kiel, dicht am Maschinenraum. Welche Gewalt die Explosion hatte, geht daraus hervor, daß das Fünfzehnzentimetergeschütz oben auf dem Heck, trotz seines weiten Abstandes vom Treffpunkt der Mine, losgerissen wurde.

Innerhalb von dreizehn Minuten sank das Schiff, und in dieser kurzen Zeit waren sämtliche Rettungsboote klargemacht und alle Passagiere gerettet, außer denen, die durch die Sprengung getötet oder unten eingeschlossen wurden.

Man kann die Bergung der Hunderte von Menschen in so kurzer Frist gar nicht genug loben. Möglich war das auch nur, weil man gründlich Bootsmanöver geübt hatte, weil niemand an Bord den Kopf verlor und die Fahrgäste

mit der Mannschaft vorbildlich zusammenwirkten. Die letzten Augenblicke der „Mongolia" können allen Seeleuten als Lehrbeispiel dienen für den Wert der Besonnenheit zu entscheidender Stunde.

Wahres Heldentum bewies ein schlichter Laskare beim Fieren eines Rettungsbootes. Als das Boot schon halb herunter war, rutschte eins der Falls aus dem Block, so daß es umzukippen drohte. Der Laskare hing sich, um die Insassen zu retten, an das durchgleitende Tau und hielt so lange fest, bis ihm oben im Block die Hand zerquetscht wurde.

Zwölf Minuten nach der Explosion, als das Achterschiff schon untergetaucht und das Mitteldeck von den Fluten umspült war, meldeten die vier Offiziere dem Kapitän, daß alle Fahrgäste gerettet seien, und bekamen von ihm Befehl, mit dem Funker zusammen das letzte Boot zu nehmen. Er selbst sprang erst in letzter Minute über Bord und gleich nach ihm noch ein Laskare. Der Kapitän und andere, die im Wasser trieben, wurden von Booten aufgenommen. Umgekommen sind im ganzen vierundzwanzig Mann der Besatzung und zwei Passagiere.

Wie bei der „Wimmera" vor dem Nordkap war auch bei der „Mongolia" die Funkanlage durch die Explosion zerstört, und die Geretteten in den Booten befanden sich in derselben Lage wie die Überlebenden jenes Dampfers.

Sechzehn Boote der „Mongolia" schaukelten auf der wogenden See, während aus Südwesten starke Böen heranfegten. Zum Glück hatte man den Wind im Rücken, so daß die Boote der Küste zutrieben.

Kurz bevor es dunkel wurde, erreichten die Rettungsboote, auf denen man Segel gesetzt hatte, bei Janjira, ungefähr fünfzig Meilen südlich von Bombay, das Gestade. Hohe Brandung machte das Landen schwierig, doch der Obersteward, der das Spitzenboot führte, entdeckte die Einfahrt zu einer Bucht und konnte die meisten anderen Boote auch dorthin leiten. (Das war für die Offiziere der „Mongolia" ein unangenehmes Kriegserlebnis, daß sie, die Verantwortlichen von der stolzen „P. & O.", sich von einem Steward Befehle erteilen lassen mußten.)

Elf Boote gelangten sicher in die Bucht, die übrigen fünf, die im Finstern die Einfahrt nicht fanden, verbrachten draußen eine böse Nacht.

Die Gelandeten kamen am Strand in die Nähe der Residenz des Nawabs von Janjira, der persönlich in jeder Weise für ihr Wohlergehen sorgte.

Am nächsten Morgen erreichten noch zwei Boote die Einfahrt, ein drittes den Hafen von Janjira, und die beiden letzten, unter dem Kapitän und Ersten Offizier, den Hafen von Bombay. Die Bewohner dieser Stadt hatten vor britischen Schnelldampfern eine abergläubische Hochachtung und Scheu, weil sie fast so pünktlich kamen und gingen wie Sonne und Mond. Im Eingeborenenviertel entstand daher helle Aufregung, als jetzt statt der „Mongolia" nur die zwei Rettungsboote einliefen.

„Mongolia", im Gebiet östlich von Suez und im Postdienst von Indien, China und Australien sehr bekannt, war eins der bedeutendsten Opfer des „Wolf". Von ihrer Klasse, den M-Dampfern der „P. & O.", gab es neun,

von je zehn- bis zwölftausend Tonnen, die im Osten eine große Rolle spielten, wenn sie auch an Raumgehalt die Atlantik-Schnelldampfer nicht erreichten.

Zwei Schiffe dieser Klasse waren vor dem Weltkrieg für die Fahrt des britischen Königspaares nach Indien ausgewählt worden: die „Medina" als Königsschiff, „Maloja" für die Gäste des Königs. Sowohl äußerlich wie in der Ausstattung konnten sich diese Schiffe sogar mit der „Mauretania" messen. Ihre Gesellschaftsräume waren, wie die des berühmten Cunarddampfers, auf das vornehmste eingerichtet, mit der kostbarsten Wandbekleidung und künstlerischen Deckengewölben.

„Mongolia" war nicht das einzige Schiff, das vor Bombay durch eine Mine zugrundging. Genau ist nicht bekanntgeworden, wie viele Opfer das dortige Feld forderte. Beim Untergang der „Croxteth Hall", eines Dampfers von 5872 Tonnen, der am 6. Juni 1917 auf eine Mine stieß, kamen zehn Menschen um. Das Schiff konnte, wie vor Gabo die „Cumberland", noch auf Strand gesetzt werden, sank jedoch fünf Tage später, als es abgeschleppt werden sollte. Und am selben Tage, dem 11. Juni, kam der Schnelldampfer „City of Exeter" (9500 Tonnen) schwer zu Schaden, konnte aber noch einlaufen.

Merkwürdig ist, daß der erste dieser Verluste erst vier Monate nach Legung der Sperre eintrat und dann in kurzen Abständen mehrere Untergänge folgten[24]. Bald darauf wurden kleinere Küstenschiffe zur Minensuche ausgerüstet. Es gelang ihnen, noch bis Ende Juni vierzig Minen unschädlich zu machen. Laut amtlicher Mitteilung

betrug die Zahl der vor Bombay gelegten Minen: achtundsechzig.

Die Tätigkeit des „Wolf" hat in Indien ihre Spuren bis zum heutigen Tage hinterlassen: im Oktober 1934 wurde die „Königlich Indische Flotte" gegründet, und in Erinnerung an den „Wolf" stellte man bei der neuen Marine vier Minensuchboote in Dienst. Eins davon, „Indus", trug als erstes indisches Kriegsschiff die britische Flagge weit über See: 1935 erschien es als Vertreter der Marine Indiens bei der Jubiläumsflottenparade im Kanal.

Mehrere Tage hielt Nerger den „Wolf" auf südwestlichem Kurs, in Richtung auf das Arabische Meer. Er hatte nun an drei wichtigen Stellen Minen gelegt: vor Südafrika, vor Colombo und Bombay. Allein diese drei Sperren hatten seine Kreuzfahrt schon gelohnt[25]. Jetzt konnte er an Kaperkrieg denken. Er fahndete auf den Handelswegen zwischen dem Roten Meer und Colombo nach feindlichen Schiffen. Damit begann eine monatelange, sorgenvolle Jagd nach Kohle und nach Lebensmitteln.

Am frühen Morgen des 27. Februar stand „Wolf" zwischen Colombo und Aden, ungefähr sechshundert Meilen westlich der Insel Minikoi. Dort hatte er seine erste Beute, den Tanker „Turritella", gefaßt.

Über diese Kaperung gibt es zweierlei Berichte. Nach den Aussagen von Kapitän Meadows war „Wolf" in der Dunkelheit der „Turritella" aufgekommen und hatte sich bis zum Tagesanbruch, völlig abgeblendet, querab von

dem großen Tanker gehalten, den er dann, sobald es hell ward, durch einen Schuß vor den Bug stoppte. Nach Kapitän Nergers eigenem Bericht wurde „Turritella" um acht Uhr früh in derselben Weise gekapert wie „Matunga". Aus einer Entfernung von etwa zehn Meilen habe sich „Wolf" ihr ganz offen genähert. Nebenbei bemerkt, habe sich der Kapitän der „Turritella", genau wie der Schiffer der „Matunga", gerade in seinem Bad befunden. Jedenfalls wurde der Tanker eine Beute des „Wolf", und Kapitän Meadows war sehr überrascht, weil erst wenige Stunden vorher der britische Kreuzer „Newcastle" sein Schiff passiert und angerufen hatte. Demnach mußte die „Newcastle" auch an „Wolf" vorbeigerauscht sein. Wieder einmal war Kapitän Nerger dem Verderben um Haaresbreite entronnen, da das feindliche Kriegsschiff seinen „Wolf" gerade nachts passierte und ihn in der Dunkelheit offenbar nicht bemerkte.

Die Kaperung der „Turritella" hatte auch sonst ihre eigene Note. War doch diese erste Beute des „Wolf" ausgerechnet sein Schwesterschiff, ein Dampfer der Bremer Hansa-Linie. Bei Ausbruch des Krieges hatte „Wolf", damals noch „Wachtfels", in einem deutschen Hafen gelegen, während sich die „Turritella", damals „Gutenfels" genannt, in Alexandria befand. Dort beschlagnahmt, wurde sie zum Öltanker umgebaut und mit dem Namen „Turritella", unter britischer Flagge, auf die Reise geschickt. Als „Wolf" ihr begegnete, steuerte sie mit voller Ladung von Ostindien her dem Mittelmeer zu. Ein Tanker von 6000 Tonnen galt damals als groß, und Nerger konnte sich solche Beute keinesfalls entgehen lassen. „Turritella" stand auf der amtlichen Liste der durchs Rote Meer verkehrenden britischen Schiffe und konnte daher, ohne Verdacht zu erwecken, jedes Kriegsschiff der Entente ruhig passieren. Die Besatzung bestand aus Chinesen unter weißen Offizieren. Diese britischen Untertanen wurden auf den „Wolf" gebracht, die Chinesen erklärten sich bereit, unter deutschem Kommando auf dem Tanker weiterzudienen. Dann wurden „Wolf" und „Turritella" mitten auf diesem belebten Schiffsweg aneinandergelegt, und nach einem Tag harter Arbeit existierte „Turritella" nicht mehr. Das neueste Schiff der deutschen Flotte, das freilich nicht lange leben sollte, hieß nun S. M. S. „Iltis". Kommandant: Kapitänleutnant Brandes. Den Namen „Iltis" wählte Nerger im Gedenken an seine Dienstzeit auf dem alten „Iltis", der an der Eroberung der Forts von Taku teilgenommen hatte.

Siebenundzwanzig Mann vom „Wolf" wurden auf „Iltis" übernommen, Navigationspersonal, Ingenieure, Artilleristen, Funker, Matrosen. Außerdem ein leichtes Geschütz und verschiedene andere Waffen. „Turritella" besaß zwar Funkeinrichtung, aber keinen Funker. Dieses Fachpersonal war damals schon knapp[26]. Bei seiner Ausrüstung bekam „Iltis" 25 Minen, nach anderer Angabe 29. Um Selbstverrat durch den Funk zu vermeiden, wurde ein Treffpunkt im Indischen Ozean vereinbart, den „Iltis" nach Durchführung seines Auftrags aufsuchen sollte. Gegen Abend zog „Iltis" davon, denselben Weg, den er kaum einen Tag vorher als „Turritella" gekommen war.

Um zunächst dem „Iltis" zu folgen: der neue Minenleger hatte den „Wolf" in der Nacht zum 27. Februar verlassen, mit Kurs auf Aden. (Auf 7° nördlicher Breite und 63° östlicher Länge war die Ausrüstung erfolgt.) Die chinesische Mannschaft war unter dem deutschen Kommando ebenso diensteifrig wie bei den Briten, und der Plan des „Iltis" schien glücken zu wollen.

Doch das Schicksal fügte, daß dem Kapitän Nerger gerade sein aussichtsreichster Plan nicht gelang. Dem sonst gut vorbereiteten „Iltis" fehlten eben – Nerger selbst und sein Kriegsglück[27].

Die Laufbahn des neuen Minenlegers war nach rund fünf Tagen zu Ende. Kaum hatte er vor Aden seine Minen geworfen, da stoppte ihn, am 5. März morgens, H. M. S. „Odin". Kapitän Brandes versuchte mit seinem kleinen Geschütz keinen Widerstand, sondern befahl sofort, das Schiff zu verlassen, ließ die Seeventile öffnen und, um ganze Arbeit zu machen, im Innenschiff noch Bomben legen.

Die gesamte Besatzung wurde auf dem britischen Kreuzer gefangengesetzt. Die Chinesen verrieten den Engländern alles, was sie wußten. Nach wenigen Stunden wurde schon eine Beschreibung des „Wolf" in die Welt gefunkt, die nun erfuhr, daß im Indischen Ozean ein Minenleger tätig war. Alle verfügbaren Kriegsschiffe begannen nach seinen Spuren zu suchen.

Allerdings waren die Chinesen nicht in der Lage gewesen, auch die schwere Bewaffnung des „Wolf" zu beschreiben, denn sie hatten an Bord des Deutschen weder etwas von

Torpedos bemerkt noch feststellen können, daß hinter geschickten Verkleidungen vorn und achtern Geschütze standen. Auch wußten sie weder den Namen des Schiffes noch war ihnen die Ähnlichkeit des „Wolf" mit „Turritella" aufgefallen. Und die deutsche Prisenbesatzung des Tankers behielt natürlich ihr besseres Wissen streng für sich. Also ward „Wolf" noch nicht mit Namen und auch als Hilfskreuzer nicht bekannt. In britischen Marinekreisen war man allgemein der Ansicht, daß der gemeldete Minenleger ein nur schwach bewaffnetes Hilfsschiff sei, das auf dem Wege nach Deutsch-Ostafrika, mit ein paar einzelnen Minen an Bord, die Blockade durchbrochen habe[28].

Während eine geschäftige Suche nach dem unbekannten Dampfer einsetzte, zeitigte die Versenkung des „Iltis" vor Aden sonderbare Ergebnisse. Man wußte, daß dieses fremde Schiff Minen ausgeworfen hatte. Bis diese wieder aufgefischt waren, ruhte die Schiffahrt im Hafen völlig. Da Aden ein wichtiger Kohlenplatz war, wurde eine stattliche Reihe von Schiffen dort vorläufig lahmgelegt. Abgesehen von seiner Bedeutung als Brennstoffhafen ist Aden mit seiner sengenden Hitze nur ein elendes staubiges Nest ohne eigenen Handel und Wandel. Weil die Liniendampfer dort gewöhnlich nur in großer Eile kohlten und nie länger als nötig blieben, war der Aufenthalt so vieler Schiffe ein großes Ereignis.

Aden befand sich damals gerade im Belagerungszustand: ein türkisches Heer lag vor der Stadt. Die Art der Kriegführung an der Front vor Aden steht in der Kriegsgeschichte wohl einzig da und mutet wie ein Märchen an.

Die Türken hatten Sheikh Othman, ein Wüstendorf aus Lehmhütten, etwa zehn Meilen von der Stadt, in Besitz genommen. Sie hatten zwar gar keine Aussicht, die starke britische Garnison von Aden im Gefecht zu besiegen und zu vertreiben, harrten aber auf ihrem Posten aus, weil sie unbedingt verhindern wollten, daß die Engländer mit den Truppen in Palästina Verbindung aufnähmen. Andererseits konnte die Stadtbesatzung sich von den Türken nicht befreien ohne einen kostspieligen Winterfeldzug, der sich nicht lohnte. So blieb es bei stummer Belagerung, unter der beide Gegner litten. In Sheikh Othman gab es fast nichts mehr zu kaufen, während Aden alles bot, was die Türken so ersehnten: Basare, Cafés, arabische Frauen. Für die Briten war die Nähe der Türken geradezu eine „Katastrophe": der einzige brauchbare Poloplatz lag ausgerechnet im Frontbereich zwischen den beiden Truppenverbänden. Dieser Zustand war unerträglich! Man kam zu einer Vereinbarung, durch die beiden Teilen geholfen wurde: den Türken wurde Erlaubnis gegeben, tagsüber die Stadt zu betreten und sich unbehelligt dort zu bewegen, wogegen die britischen Offiziere, gleichermaßen unbehelligt, auf dem Niemandsland zwischen den Linien indessen Polo spielen durften. Damit aber niemand vergaß, daß man im Krieg miteinander lag, wurden die Feindseligkeiten jeden Abend neu eröffnet.

Infolge der Versenkung des „Iltis" verlangte die Lage in und um Aden eine weitere Einschränkung der militärischen Operationen. Auf den Passagierdampfern, die durch das drohende Minenfeld im Hafen festgehalten

wurden, gab es natürlich auch weibliche Gäste, und keineswegs nur häßliche. Die Damen langweilten sich gar sehr und sehnten sich nach Geselligkeit. Also begannen die britischen Offiziere, Tanztees und Ausflüge zu arrangieren, obwohl selbst die kokettesten Damen sich in der brütenden Hitze von Aden nicht sehr dafür begeistern konnten.

Nachdem man den Türken Bescheid gesagt hatte, schlief der Krieg selbst am Abend ein, sofern nicht der britische Offizier vom Dienst ihn wieder zu eröffnen beliebte. „Und alle waren es sehr zufrieden –."

Doch zurück zu den Minen vor Aden. Hafenschlepper, mit Somalis bemannt, von britischen Offizieren geführt, wurden zur Minensuche entsandt. Im Laufe von zwei Monaten wurde das Feld entdeckt und gesäubert. Nach amtlichen Zahlen zerstörte man 29 Minen, wobei ein Fahrzeug verlorenging[29]. Wie bei allen Berichten über „Wolf" ist auch in diesem etwas nicht klar: es ist nicht verläßlich festgestellt worden, welches Schiff hier zugrundeging.

Während „Iltis" seinem Schicksal entgegendampfte, war „Wolf" im Indischen Ozean tätig. Sein erster dortiger Kaperstreich hatte zwar die deutsche Flotte um ein Schiff vermehrt, aber die Ausrüstung dieses „Iltis" hatte den kleinen Kohlenvorrat auf „Wolf" noch empfindlich verringert. Am 1. März machte „Wolf" eine neue Beute, die jedoch teuer zu stehen kam.

Als das Schiff auf 8,9° nördlicher Breite und 62° Ostlänge stand, etwa fünfzig Meilen von der Stelle, wo „Turritella" gekapert wurde, kam kurz nach Tagesanbruch

ein geräumiger Frachtdampfer in Sicht. Auf das erste Stopsignal antwortete er nicht. Vorsichtshalber ließ Kapitän Nerger die Geschütze laden, ohne sie aber ausschwenken zu lassen. Infolge eines Irrtums löste sich plötzlich ein Schuß. Die Granate richtete unter der Bedienung und den Umstehenden ein fürchterliches Blutbad an. Fünf Mann wurden sofort getötet, und vierundzwanzig Verwundete, einige sehr schwer verletzt, lagen ringsum[30]. Auch an Deck wurde mancherlei zerstört, ein Torpedorohr beschädigt, Stücke der Reling und Planken weggerissen. Ein Brand brach aus. Das Unglück geschah über Laderaum 3, wo zweihundert Minen lagen, und das Feuer entstand nur wenige Schritte von diesen gefährlichen Dingern entfernt, so daß es von größter Wichtigkeit war, den bedrohlichen Brand sofort zu löschen.

Kapitän Meadows und seine Leute saßen im Laderaum 4 gefangen, ganz dicht dabei. Man kann sich denken, welche Angste sie dort ausgestanden haben, bis die Gefahr beseitigt war.

Kapitän Nerger widmete sich, noch ehe das Feuer ganz gelöscht und das Achterdeck wieder aufgeklart war, dem britischen Dampfer, der jetzt schon viel näher stand. Das Schiff stoppte seine Fahrt, das Prisenkommando unter Leutnant Rose verließ den „Wolf". Jetzt erst konnte man sich richtig um die vielen Verletzten kümmern. Da das Lazarett nicht genügend Raum bot, wurde auf der Back unter einer Persenning ein Hilfskrankenlager hergerichtet, wo die Verwundeten nach der Behandlung im Operationszimmer untergebracht wurden. Manche hatten sehr

schlimme Wunden. Einem hatte die Explosion die ganze Haut vom Kopf gerissen; sein Gesicht sah noch ein Jahr später wie eine häßliche Maske aus.

Nerger bestattete die Toten und dampfte mit seiner neuen Beute gen Süden, aus dem Schiffsweg vor Aden hinaus. Seine Prise war der Engländer „Jumna" (4152 Tonnen) mit einer Salzladung von Spanien für Kalkutta. In den Bunkern der „Jumna" lag ein großer Berg Kohle, der, wie sämtliche Lebensmittel, „Wolf" einverleibt wurde. Da die „Jumna" ein britischer Tramp war, braucht nicht besonders betont zu werden, daß der Verpflegungsvorrat des Schiffes weder reichlich war noch gut.

Die Entnahme der Kohlen dauerte zwei Tage. Dann wurden Bomben mit Zeitzündung in die „Jumna" gelegt, das Prisenkommando kam zurück, und der britische Tramp sank, mit dem Bug voran, steil in die Tiefe. Am nächsten Morgen, dem 5. März, wurde „Iltis" gestellt und der „Steckbrief" des „Wolf" von Aden aus in die Welt gefunkt.

Nerger hatte auch jetzt wieder Glück, aus dem Äther das Wichtigste aufzufangen. Glück ist vielleicht nicht richtig gesagt: vielmehr war er so schlau, alle Funksprüche abhören zu lassen, ohne selbst das kleinste Zeichen zu geben. Auch nicht, wenn das ganz gefahrlos schien und ihm Vorteile gebracht hätte. Einer der Funker von S. M. S. „Wolf" erzählte mir später, daß der Taster des Senders während der ganzen Kriegsreise überhaupt nicht berührt worden sei. Wehe aber dem Funker, der während seiner Wache den Kopfhörer einmal abgenommen und nur den kleinsten Empfang versäumt hätte!

Die zuletzt aufgefangene Meldung unterrichtete Nerger vom Mißgeschick seines neuen Minenlegers und ließ ihn erkennen, daß die allgemeine Jagd auf sein Schiff jetzt losgehen mußte[31]. So mußte er über das nächste Ziel sehr schnell entscheiden. Der Indische Ozean war jetzt zu klein, „Wolf" zu verbergen, denn fortan suchten feindliche Kreuzer natürlich jede einzelne Insel und jeden Schlupfwinkel gründlich ab.

Nergers neuer Plan war wohl durchdacht. Vorstoß in den Stillen Ozean. Er sagte sich, daß die erste Suche, also die sorgfältigste Nachforschung, sich auf die ostafrikanische Küste und in Richtung Ostindien erstrecken werde. Dort würden feindliche Kriegsschiffe, in der Vermutung, daß er „Wolf", um das Schiff zu retten, in einen holländischen Kolonialhafen führe, ihm den Weg abzuschneiden versuchen. Nerger rechnete darauf, daß der Weg nach Australien erst zuletzt abgesucht werden würde. Mit den Kohlen aus der „Jumna" war es ihm möglich, bis in den Pazifik zu gelangen. So drehte er „Wolf" auf südöstlichen Kurs und verließ die ungemütliche Gegend.

Seine Voraussicht erfüllte sich. Britische und japanische Kreuzer überwachten die ostindischen Häfen und forschten im Indischen Ozean monatelang nach dem Minenleger.

Nach mehreren Monaten erst legte sich dieser Eifer der Verfolger, weil man es für undenkbar hielt, daß das deutsche Schiff die lange Fahrt bis zum Pazifik ohne Benutzung eines Hafens machen könne. Auch den Untergang zweier Handelsschiffe im Indischen Meer brachte man

nicht mit ihm in Verbindung; bei so starkem Schiffsverkehr wurde dem Verschwinden von zwei Dampfern nicht viel Wichtigkeit beigemessen. Allgemein kam man zu dem Schluß, daß der unbekannte Minenleger irgendwo gesunken sei, vielleicht infolge Explosion seiner eigenen Minen, oder wie 1914 der Kreuzer „Karlsruhe".

Nerger wurde vom Glück begünstigt: auf dem Wege nach Süden gelang es ihm, noch zwei Schiffe zu erbeuten. Am 11. März traf er auf einen britischen Tramp vom Schlage der „Jumna": den Dampfer „Wordsworth" (3500 Tonnen), der mit 7000 Tonnen Reis von Bassein und Rangoon nach London wollte. Die Begegnung fand statt auf 4,3° südlicher Breite und 67° östlicher Länge. Obgleich „Wordsworth" nur ein billiger Tramp war, bedeutete der Verlust des fast neuen Schiffes für die Reeder einen erheblichen Schaden, und der Ausfall einer Ladung Reis fiel bei der Nahrungsnot in England sehr wohl ins Gewicht.

Ein Mensch bedauerte ganz besonders den Verlust der „Wordsworth": ihr Zweiter Steuermann, ein Ire. Monatelang noch klagte der Mann den Mitgefangenen sein Leid: wie er in Bassein bei entsetzlicher Hitze geschuftet habe, den Reis recht ordentlich zu stauen. Und das nur, um erleben zu müssen, daß die sorgsam gehütete Ladung auf den Boden des Indischen Meeres sank!

Schlechtes Wetter hatte „Wolf" gezwungen, den Dampfer noch acht Tage schwimmen zu lassen, wenn die Übernahme der Kohle überhaupt erfolgen sollte. Auf südöstlichem Kurs zogen also „Wolf" und „Wordsworth" ge-

meinsam weiter. „Wolf" sollte keinesfalls länger als nötig in der gefährlichen Gegend bleiben. Als endlich die Bunker von „Wordsworth" leer waren, wurde das Schiff, genau wie „Jumna", durch Bomben mit Zeitzündung versenkt. Zur Abwechslung wurden diese einmal ins Heck gelegt. Angeblich nur, weil Kapitän Nerger gern ein gutes Photo haben wollte, das einen Untergang über Heck zeigte. Als Gegenstück, Untergang über den Bug, genügten ihm seine Aufnahmen von der „Jumna"[32].

„Wolfs" zweite Prise, kurz vor dem Verlassen des Indischen Meeres, wurde die Bark „Dee", am 31. März, vierhundert Meilen westlich Leuwin. Als „Wolf" dem Segler zuerst in Sicht kam, hatte der alte Kapitän Rugg das Signal „An Bord alles wohl" setzen lassen. Kurz darauf trug sein Schiff schon Bomben im Leib und sank unter vollem Tuch, mit dem Signal, das noch wie Hohn von der Gaffel flatterte.

Ein Abschnitt der großen Reise des „Wolf" war, ohne Nergers Verschulden, ein Mißerfolg.

Man geht wohl nicht fehl mit der Behauptung, daß „Wolf", als er von Deutschland auslief, ein Unterseeboot im Schlepptau hatte, das er in den Indischen Ozean mitführen sollte, um dort mit ihm zu operieren. Wäre dieser Versuch erfolgreich verlaufen, so wäre „Wolf" vermutlich nicht bis in den Pazifik gelangt, doch der Schaden, den er auf diese Weise im Indischen Ozean hätte anrichten können, wäre ungeheuer geworden.

Der Verfasser dieses Buches befand sich im Jahre 1915

auf einem der fünf Schiffe mit neuseeländischen Truppen, die von Albany (Westaustralien) über Colombo nach Suez fuhren, ohne Kriegsschiffgeleit und ganz ohne Bewaffnung. Ein Unterseeboot – oder „Wolf" selbst – hätten diese Truppendampfer sehr leicht in den Grund bohren können. Sogar gedeckte Truppentransporte waren meist unzulänglich geschützt, nur durch einen Kreuzer. Und 1917, als bestimmt kein Mensch geglaubt hätte, daß ein deutsches Unterseeboot sich vor Indien aufhalten könne, wäre es ein leichtes gewesen, sowohl die Dampfer wie auch das begleitende Kriegsschiff nacheinander zu versenken. Riesige Menschenverluste wären die Folge davon gewesen. Und obendrein hätte „Wolf" mit dem U-Boot nach solcher Tat noch unbehelligt in neutrale Gewässer entkommen können. Jedoch: dieser hochgespannte Plan mißglückte der deutschen Seekriegsleitung. Schlecht Wetter zwang „Wolf" und das Unterseeboot, sich schon bald nach dem Ablaufen von der norwegischen Küste zu trennen[33].

14

Bei den Malediven. „Hitachi Maru"

Mittwoch, der 26. September 1917. Über vier Wochen stand das Flugzeug „Wölfchen" nun schon an Deck und sah bereits recht schäbig aus. Wie wir hörten, war für die Tragdeckbespannung gar kein Material mehr an Bord. Wenn die Tragflächen und das Fahrgestell nicht bald völlig erneuert werden konnten, war „Wölfchen" nicht mehr zu verwenden.

Kurz vor Mittag wurde das Flugzeug gestartet. Das Meer war tiefblau und ganz klar. Eine langsam wiegende Dünung lief, als die Maschine sich erhob.

Wir standen alle Mann dicht zusammen auf der Schanz, unter dem kleinen Sonnensegel, das wir uns hatten spannen dürfen. Sehr wohl fühlte sich keiner, denn die Hitze war ungeheuer. Befand sich doch „Wolf", wie wir nachher erfuhren, gerade auf dem Aquator. Wir unterhielten uns, müde und matt, über dies und jenes. Am meisten beschäftigte uns die Frage, ob es für „Wolf" wohl vorteilhaft sei, wenn er noch weitere Schiffe aufbringe. Wenn wir von einem Beuteschiff reichlich frisches Wasser be-

kommen hätten, wären wir über eine neue Kaperung froh gewesen, denn die Kondensoren an Bord versagten bereits seit mehreren Tagen, und wir hatten seit vierundzwanzig Stunden keinen Tropfen Wasser gehabt, was bei der Aquatorhitze nicht gerade belanglos war. Offenbar konnte man nicht damit rechnen, daß die schadhaften Kondensoren bald wieder gebrauchsfähig werden würden[34]. Unser Durst war gewaltig. Im übrigen hieß „keine Beute" auch: keine Kohle für „Wolf". Gab es aber nicht bald Brennstoff, dann konnte dieses verwünschte Schiff seinen endlosen Kreuzzug nicht fortsetzen, sondern mußte interniert werden.

Alle diese bedeutsamen Fragen besprachen wir in schläfriger Weise. Zu einem lebhaften Meinungsaustausch waren wir viel zu schlapp. Die meisten dösten vor sich hin oder drehten sich mit dem Tabak, den ihnen die deutschen Matrosen hier und da schenkten, Zigaretten aus Zeitungspapier.

Auf seinem ersten Erkundungsflug blieb das „Wölfchen" nicht lange fort. Die Landung beim Schiff, stets sehenswert, sah diesmal besonders schön aus: wie ein Albatros glitt die Maschine auf das blau wogende Wasser nieder. Beobachter Stein brachte wichtige Kunde, wie wir schon an der Eile merkten, mit der er an Deck geklettert kam. Er mußte ein Schiff gesichtet haben. Aber was für eins? Schon erhielten wir Befehl, das Sonnensegel zusammenzulegen und das Achterschiff zu verlassen, – ein Zeichen also, daß der „Wolf" wieder einer Beute zuleibe wollte. Wir bekamen noch schnell unser Mittagessen, mußten dann aber unter Deck verschwinden.

Gegen zwei Uhr wurde das Schiff für Augenblicke beigedreht und das Flugzeug nochmals ausgesetzt. Gleich darauf hörten wir es starten. So verfuhr „Wolf" nach derselben Taktik wie bei Kaperung der „Matunga": er schickte sein Flugzeug vorher fort, um sich nicht durch dessen Anwesenheit zu verraten.

Sobald die Maschine in der Luft war, wurde „Wolf" gefechtsklar gemacht. Wie gewöhnlich hockten die Bedienungen der Geschütze und Torpedos an der Reling oder versteckten sich sonstwie an Deck, bis die Beute in Reichweite kam. Dieses Verhalten erfüllte immer die gesamte Besatzung des Schiffes mit geheimer Unruhe. Wenn „Wolf" auf ein fremdes Schiff zulief, erwachten auch die Gefangenen aus ihrem Stumpfsinn und gerieten in ähnliche Aufregung wie die Mannschaft.

Entgegen der sonstigen Gewohnheit blieb jetzt unser Lukendeckel offen, so daß wir einen Teil des Schiffes überblicken konnten. Dicht neben uns ragte der Großmast empor. Gegen drei Uhr sahen wir durch das Luk, wie die deutsche Kriegsflagge aufstieg, und hörten gleichzeitig vom Vorschiff einen Warnungsschuß. Dann blieb es fast eine Minute still, so daß wir alle der Meinung waren, das fremde Schiff habe sich ohne Widerstand schon ergeben. Hoch über uns flatterte achtunggebietend die Flagge mit dem schwarzen Adler und über ihr ein weißer Wimpel. Wir starrten noch neugierig hinauf, als auf Deck ein Getrampel und Laufen anhub. Die Klappwände krachten gegen den Schiffsrumpf – „Wolf" ließ eine Breitseite donnern!

Zum erstenmal seit Monaten – seit wir uns an Bord befanden – wurde eine Breitseite von vier Geschützen abgefeuert. Mit so starker Beanspruchung fand das Schiff sich nicht gut ab. Es schnellte unter dem Stoß zurück, alle beweglichen Gegenstände polterten uns um die Ohren, der Raum füllte sich mit Rauch und Staub, Niete, Bolzen und Holzsplitter prasselten von der Decke herab und aus den Schotts[35].

Mit einem Schlage standen wir alle auf den Beinen. Die Lage mußte sehr brenzlig sein! Ging es „Wolf" an den Kragen? Oben ertönte ein kurzer Befehl, und abermals brüllten an Steuerbord die vier Geschütze. Wieder legte sich „Wolf" ruckend seitwärts, und bei uns stürzten die Zwischenwände der Abteilungen, die Kisten und Kästen, die unsere verschiedenen Lager trennten, durcheinander.

Da der Posten an der Treppe jetzt nicht so auf uns achtete, sondern selbst die Ereignisse gespannt verfolgte, konnte ich bis an den Waschplatz schleichen und von unterhalb der Schanz einen Blick in die Gegend werfen. Knapp eine Meile entfernt lag an Steuerbord ein größerer grauer Dampfer. Ein Teil seines Schornsteins war abgeschossen, sein Rumpf von mehreren Geschossen durchlöchert. Einige seiner Rettungsboote waren schon vom Schiff abgebracht, andere wurden gerade gefiert. Am Heck konnte ich ein Geschütz erkennen, das anscheinend außer Gefecht gesetzt war, denn mehrere Verwundete bewegten und krümmten sich in der Nähe. Offenbar hatte das fremde Schiff noch ein wenig Fahrt nach vorwärts. Auf einmal merkte man,

daß die Maschinen auf „full speed“ anrissen, und eine neue Geschützbedienung lief zu der Kanone am Heck.

Doch eine weitere Salve vom „Wolf“ schlug am Heck ein, ein Geschoß dicht über der Wasserlinie in den Rumpf, die anderen auf Deck, wo sie bei dem Geschütz zersprangen.

Das Flugzeug kreiste über dem Bug und ließ mehrere Bomben fallen. Nun stoppten die Maschinen ganz. Als die Boote zu Wasser waren und das Prisenkommando vom „Wolf“ seinen Weg nach drüben begann, wurde abermals eine Salve auf den Dampfer gefeuert. Eine Granate durchschlug ein Deckhaus auf dem Bootsdeck und platzte in einer Gruppe Menschen, die sich um ein Rettungsboot drängten. Ein zweites Boot an der Reling schlug um und hing so an den Falls herunter, daß die Insassen ins Meer abstürzten.

Diese Wirkung der letzten Salve war gräßlich. Sah das nicht aus wie kaltblütiger Mord? Nein, – denn eine solche Tat paßte nicht zu Nergers Art. Er war gezwungen gewesen, noch einmal zu feuern, weil der Kapitän des Schiffes, nachdem er erst geduldet hatte, daß „Wolf“ ihm dicht aufkam, ausgerechnet jetzt noch begann, Funknotrufe auszusenden. Und den letzten Schuß hatte Nerger auf die Funkenbude richten lassen, nicht etwa auf die Rettungsboote. Damit hörte der Widerstand auf.

Das Schiff, der japanische Postdampfer „Hitachi Maru“, war an einigen Stellen durchlöchert. Zahlreiche Tote und Verletzte lagen auf den verwüsteten Decks. Andere rangen im Wasser ums Leben oder saßen schon in Booten und ruderten fort. In einem dieser Rettungsboote,

das langsam absackte, schöpften die Insassen wie die Wilden das Wasser mit Tropenhelmen aus.

Die Boote vom „Wolf“ wurden zu Wasser gelassen, um die Verunglückten zu bergen, und das Prisenkommando stieg drüben an Bord. Alle Geschütze blieben inzwischen besetzt, für den Fall, daß der Japaner weitere Schwierigkeiten machte.

Als ich so weit beobachtet hatte, entdeckte man mich und jagte mich nach unten. Dann kamen allmählich die Rettungsboote vom Japaner her bei uns längsseit. Das nun leere Minenlager (Laderaum 3, der vor Anambas freigemacht war) wurde schnell geöffnet, und die Schar der Gefangenen, die an Bord geklettert kamen, vorläufig dort eingesperrt. Wir konnten durch die kleinen Löcher in den anderen Laderaum blicken. Unter dem Feuer der Breitseiten waren aus der Zwischenwand noch mehr Niete abgesprungen.

In dem kahlen, schmutzigen Raum sammelten sich die Neulinge, eine bunte Gesellschaft. Welch ein Szenenwechsel für sie: in kaum einer Stunde vom sauberen Deck eines Passagierschiffs in dieses Loch! Aber die meisten schienen froh, noch am Leben zu sein und überhaupt ein Deck unter ihren Füßen zu haben. Natürlich waren sie etwas verstört, doch verhältnismäßig gefaßt.

Wahrlich eine sehenswerte Gruppe. Portugiesisches Militär, aus Macao und Goa, englische Zivilisten und britisch-indische Soldaten, Chinesen, Inder, Amerikaner, japanische Zivilisten und Marine und verschiedene Farbige. Kurz, der ganze Rassenmischmasch, den man dort im Fernen Osten

auf Passagierdampfern meistens findet. Auch Frauen und Kinder waren dabei, aber auffallend wenige. In diesen Zeiten ließ man Frauen nur reisen, wenn es unvermeidlich war. Wir sahen eine Chinesin mit Kind, eine ältere Amerikanerin, die sich so unerschütterlich und mit so feinen Bewegungen auf ihren Handkoffer niederließ, als nehme sie am Spieltisch Platz; ferner eine Inderin, eine japanische Stewardeß und noch ein paar andere Frauen.

Nachdem sie alle eingesperrt waren, konnte Nerger die Aufmerksamkeit ganz auf seine Beute richten. Die Schiffe lagen zu diesem Zeitpunkt vierhundert Meilen westsüdwestlich von Colombo, zwischen den Atollen und Riffen der Malediven. Nerger durfte hier nicht verweilen, da sowohl feindliche Handelsschiffe als auch Kreuzer in aller Kürze auftauchen mußten. Der Schauplatz des Treffens mit „Hitachi Maru" lag genau auf dem Dampferweg Colombo–Kapstadt, einem der belebtesten Tracks im Indischen Meer.

Das Ruder des Japaners war durch das Granatfeuer so beschädigt, daß sich das Schiff nicht mehr steuern ließ. Zwar machten die Maschinisten vom „Wolf" sich sofort an die Arbeit, doch vergingen mehrere Stunden, bis das Ruder so weit gerichtet war, daß man das Schiff in Fahrt setzen konnte, um es in einer ruhigen Gegend ungestört auszubeuten.

Sobald ihm seine Maschinisten „Hitachi" fahrbereit meldeten, veranstaltete Kapitän Nerger eine feierliche Massenbestattung. Die Toten des japanischen Dampfers wurden in Hängematten genäht, d. h. in einige Hängematten kamen nur Körperteile des Toten, weil manche unkenntlich zerschmettert waren. Dann fand das übliche Zeremoniell statt, wobei Nerger und seine Mannschaft auf dem „Wolf" in Linie antraten, das Prisenkommando und die Japaner, soweit sie noch nicht gefangengesetzt waren, auf „Hitachi Maru". Die Szene war sehr eindrucksvoll: wie der „Wolf" und seine Beute in der Glut der indischen Abendsonne regungslos auf dem Meere lagen, eine der Leichen nach der andern über Seite klatschte und dann plötzlich die Schrauben wirbelten, als „Wolf" und der gekaperte Dampfer die traurige Stätte hinter sich ließen.

Außer denen, die an Deck standen, gehörten auch noch andere zu der ergreifenden Totenfeier: in dem leuchtend durchsichtigen Wasser unter den Kielen der beiden Schiffe sah man die Ertrunkenen treiben, die nun mit den eingenähten Toten gemeinsam in das Jenseits schwammen. Die Erscheinung, daß Ertrunkene unter dem Schiffskiel fast wie Lebende aufrecht stehen, ist in tropischen Meeren nicht selten; am häufigsten bei Korallenriffen, wo das Wasser sehr klar ist. Leichen sinken bis zu einer gewissen Tiefe und bleiben dort, sozusagen stehend, in der Schwebe[36].

Die zwei Schiffe hielten die ganze Nacht die höchste Fahrt, die „Wolf" leisten konnte. Nerger, wie stets zu allem entschlossen, hatte schon ein Ziel im Auge, wo „Wolf" seine Beute verschlingen sollte. Und wir Gefangenen hatten inzwischen an den Schilderungen der „Neuen" viel Gesprächsstoff.

„Hitachi Maru" von der N. Y. K.-Linie hatte auf re-

gulärer Reise von Yokohama nach London (über Hongkong, Singapore, Colombo) zwei Tage nach Aufbruch von Colombo mittags auf 6,2° Nord und 74,3° Ost gestanden. Wie im Kriege die meisten Schiffe, hatte auch „Hitachi Maru" die Fahrt durchs Mittelmeer aufgeben müssen und nahm den Weg um Südafrika. Der erste Anlegeplatz nach Colombo sollte die Delagoabucht in Portugiesisch-Ostafrika sein.

Die Fahrt durch den Suezkanal wurde damals von Handelsschiffen nur noch selten gewagt. Die Tätigkeit der U-Boote im Mittelmeer zwang fast alle Dampfer zum Umweg um Südafrika. Diese Umschaltung des Schiffsverkehrs in den Jahren 1917 und 1918 bewies, daß der Weg durchs Mittelmeer für das britische Weltreich gar nicht mehr so wichtig war wie man bis dahin behauptet hatte. In Indien, Australien und dem Fernen Osten spürte man in den anderthalb Jahren durch den Umweg der Schiffe kaum Nachteile.

Die Fahrgäste der „Hitachi Maru" hatten, wie sie berichteten, an dem Nachmittag, als der „Wolf" ihrem Schiff näher kam, an Deck in den Liegestühlen geruht und den Frachtdampfer kaum beachtet. Wenn wir die Berichte der Passagiere und die Schilderungen der deutschen Besatzung mit dem, was wir selbst beobachten konnten, zusammenhalten, so bleibt kein Zweifel, daß das ganze Unheil hauptsächlich aus Kopflosigkeit entstand und – aus jener Tapferkeit, die man auch Nervosität nennen könnte.

Nebenher ist der Fall „Hitachi" auch noch deshalb bemerkenswert, weil solcher Widerstand eines Japaners

gegen ein Kriegsschiff der Weißen seit dem Russisch-Japanischen Kriege kaum wieder vorgekommen war.

„Hitachi Maru" machte alles falsch. Das Schiff konnte vierzehn Knoten laufen, besaß sehr gutes Funkgerät und hatte auf dem Achterdeck ein modernes 12-cm-Geschütz. Also hätte dieser Dampfer gar nicht erst zu dulden brauchen, daß ihm der Fremde so nahe kam[37]. Doch denselben Fehler begingen ja auch Kapitäne britischer Schiffe, wovon ihre Gegenwart bei uns, im Gefangenenraum, Zeugnis ablegte. Der größere Fehler des Japaners lag aber in seinem Verhalten nachher, als „Wolf" schon ganz in der Nähe war. Da war es zum Gefecht zu spät. Und der Kapitän hatte kein Recht, das Leben von Fahrgästen und Mannschaften in so ungleichem Kampf aufs Spiel zu setzen. Hätte er zeitig abgehalten und sein Geschütz eine Weile früher auf den Deutschen gerichtet, so wäre es ihm, dank größerer Fahrtgeschwindigkeit, vielleicht gelungen, diesen aus dem Felde zu schlagen.

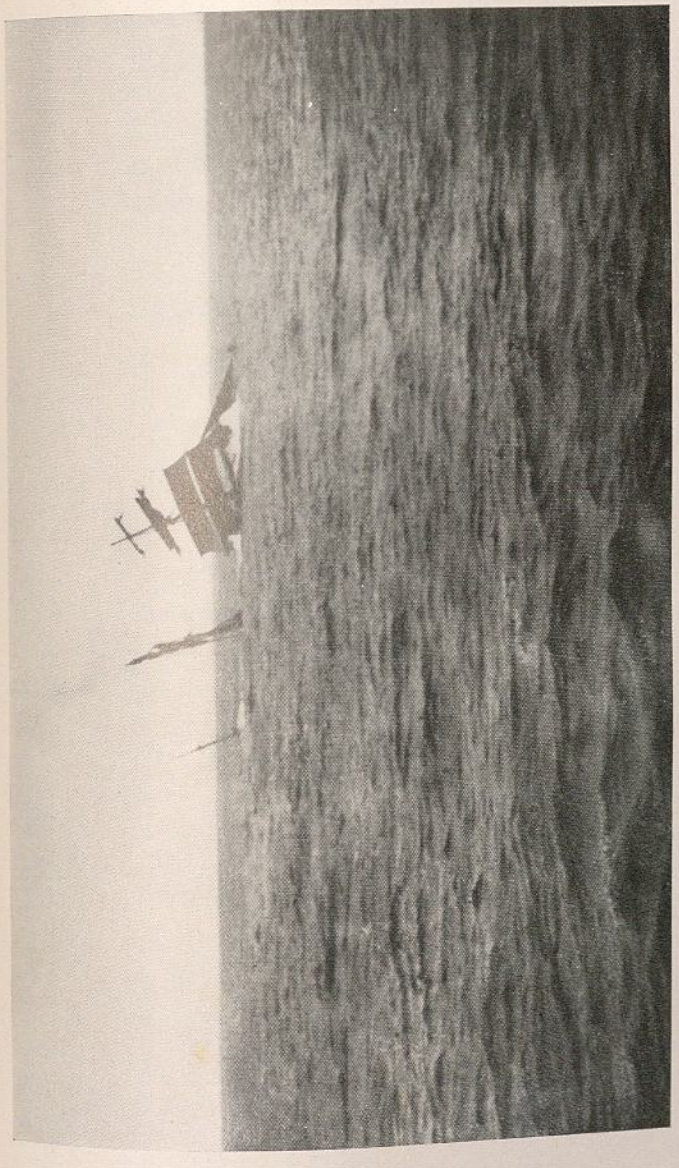
Sobald das deutsche Schiff ihn anrief, gab er Antwortsignale, aus denen hervorging, daß er gewillt war, den Befehlen genau zu gehorchen. In Wirklichkeit aber machte er seine Kanone feuerbereit und fierte die Rettungsboote schon, als er die Fahrt noch nicht abgestoppt hatte. Die Geschützmannschaft arbeitete wie besessen und lenkte durch ihr wildes Benehmen das deutsche Feuer auch noch auf sich, als Widerstand schon nutzlos war. Und obendrein zog der Kapitän das Feuer nochmals dadurch auf sich, daß er Notrufe funkte, als sein Schiff schon keine Fahrt mehr machte und dem Gegner nicht mehr entrinnen konnte. Daß

er früher hätte funken sollen, war ihm wohl nicht eingefallen. Eine recht klägliche Kampfgeschichte. Der japanische Kapitän verübte später an Bord des deutschen Schiffes Selbstmord.

Am folgenden Morgen verhielten die Schiffe ihre Fahrt bei einem Atoll der Malediven, über dem das Flugzeug gleich aufklärte. Nachdem der Beobachter melden konnte, daß kein Feind in Sicht sei, steuerte „Wolf" durch eine Lücke des Riffs und ankerte, von „Hitachi" gefolgt, auf der Lagune.

Wir konnten uns gar nicht genug wundern, wie gut der deutsche Kommandant mit Seekarten ausgerüstet sein mußte und welche Wagnisse er auf sich nahm, wenn er mit seinem großen „Wolf" in unbekanntes Fahrwasser vordrang. In kühler Ruhe steuerte er, fern von allen Seewegen, „Wolf" durch die enge Riffpassage, in die sich sonst kaum das kleinste Schiff ohne Lotsen hineingewagt hätte.

Diese Lagune, ein echtes Korallenatoll, ist sehr schön. Am Rande des kreisförmigen Riffs entlang liegen, wie Perlen an einem weißen Band, kleine Inseln mit Kokospalmen. Hell stach das Grün der Lagune gegen das Blau des Meeres ab. Doch wie in der Offakbucht hatte auch diese Schönheit zwei Seiten. Koralleninseln sehen wundervoll aus, sind aber zum Wohnen sehr ungemütlich. Am Strand gibt es außer Sand und Kokosnüssen nur Ratten in Schwärmen und riesige Krebse. Von Zeit zu Zeit rasen Zyklone darüber hin, und das Schwimmen in der Lagune verleiden einem die Haie gehörig. Wer gern auf einer tropischen Insel leben möchte, sollte sich eine größere



Scherl-Bilderdienst

Die französische Bark „Maréchal Davout" wird versenkt

wählen, und zwar eine mit guten Hotels und Vergnügungslokalen. Am besten ist, in der Heimat zu bleiben.

Wir waren damals zunächst viel mehr mit dem japanischen Schiff beschäftigt als mit unserer Umgebung, denn zur Reinigung des Dampfers war noch gar keine Zeit gewesen, so daß wir die Spuren des Kampfes noch sahen. Auf dem Achterschiff trockneten überall die Blutlachen ein, und um die roten Fleischklumpen, die an Deck und Aufbauten klebten, summten die Fliegen. Auf dem Deck der zweiten Klasse waren die Liegestühle und Fächer, Bücher und Schachspiele mit Blut bespritzt. Auf dem Promenadendeck war es weniger schlimm, doch auf dem Bootsdeck sah es auch wüst aus. Da hatte das letzte Geschoß, besonders in der Nähe des Schornsteins, schweren Schaden angerichtet. Der Funkraum, auf den es gezielt gewesen, war glatt durchschlagen, ohne daß der japanische Funker, der darin saß, verletzt wurde. Über zwanzig Mann waren tot, und für viele der Verletzten wäre der Tod nur Erlösung gewesen.

Kapitän Nerger wurde jetzt, als er das neue Beuteschiff und die Ladungsliste prüfte, anspruchsvoller. Die Piratennatur, die in jedem Manne steckt, kam zum Vorschein. Bisher hatte er sich nach nichts weiter gesehnt als nach Kohle, um sein Schiff fahrtfähig zu halten, und hatte sich vielleicht als höchstes Ziel die Aufgabe gestellt, „Wolf" nach Deutschland zurückzubringen. Nun stieg durch die „Hitachi Maru" sein Ehrgeiz noch höher. Das Schiff von über 6000 Tonnen war mit den wertvollsten Gütern beladen, die man aus dem Fernen Osten in Kriegszeiten

holen konnte. Seide von sehr hohem Wert, Kupferbarren, Gummi, Tee, und Tausende von Kisten Konserven mit Krebsen und Hummern. Diese Ladung hätte in England, wäre sie dorthin gelangt, einen riesigen Wert gehabt. Der japanische Zahlmeister schätzte sie auf über eine Million Pfund Sterling. Sie wäre natürlich auch in Deutschland hochwillkommen gewesen.

Das Schiff selbst war nicht gerade hübsch, aber doch als Fahrgastdampfer ganz modern. Dieses Schiff mit einer so reichen Ladung nach Kiel einzubringen, mußte schon eine Freude sein. Nergers neue Idee nahm Gestalt an. Anstatt „Hitachi" ausplündern zu lassen, befahl er seinen Ingenieuren, die Lecks im Schiffskörper abzudichten und den Dampfer wieder seetüchtig zu machen.

Die meisten an Bord erkannten noch nicht, was er plante. Der Gedanke, ein Schatzschiff aus dem Fernen Osten durch die britische Blockade siegreich heimzubringen, mutet schon auf dem Papier wie jungenhafte Phantasie an. Sollte ein moderner sachlicher Seemann dergleichen allen Ernstes versuchen? Ob phantastisch oder nicht, – Nerger hatte anscheinend die Absicht. Haupterfordernis dafür war Kohle und nochmals Kohle. War es schon sehr schwierig gewesen, für „Wolf" genug Brennstoff zu erkämpfen, packte sich Nerger nun noch ein Schiff auf, das gar mehr Kohle verbrauchte als seins. Er gedachte, auf den Schiffahrtsstraßen so nebenbei ein paar Schiffe zu kapern, vielleicht gar einen Kohlendampfer aus dem südlichen Afrika. Inzwischen sollte „Hitachi Maru" auf der Lagune vor Anker bleiben, wo sie nur ganz wenig Brennstoff verbrauchte.

Zunächst hielten sich beide Schiffe noch drei Tage im Atoll auf, weil „Wolf" so lange dableiben sollte, bis der Japaner wieder seefähig war und die Lebensmittel wie ein Teil der Kohle von ihm übernommen waren. Gleichzeitig traf man auch Vorbereitungen, „Hitachi" als Hilfskreuzer auszurüsten. Die Frauen, nur neunzehn, und zwei kleine Mädchen, wurden auf den Japaner gebracht. Auch zwei Männer durften mit hinüber, weil sie zusammen mit ihren Frauen in Gefangenschaft geraten waren: Kapitän Cameron von der Bark „Beluga" und ein Amerikaner, der sich in Singapore auf der „Hitachi" eingeschifft hatte. Ferner ging Major Flood an Bord, da ein Arzt sowieso gebraucht wurde.

Nerger machte aus seiner Freude, von den Frauen befreit zu werden, gar kein Hehl. Ein Kriegsschiff auf der Kaperfahrt eignete sich nach seiner Meinung durchaus nicht für Damen, und schon gar nicht für hübsche, die doch nur Unruhe in das Ganze brachten. Die einzige, die er ungern fortschickte, war die kleine Nita Cameron. Und sein Liebling Klein Eva. Die Katze Eva benahm sich so gut, daß er sie gern um sich duldete. Wenn er in seiner Kajüte war oder allein auf dem Bootsdeck, schnurrte sie liebevoll und zärtlich in seiner Nähe. Wenn er auf der Brücke stand oder Schiffsbesichtigung machte, störte sie nie durch Zudringlichkeit die Würde des dienstlichen Auftretens.

Man nahm die Gelegenheit wahr, außer den Frauen auch noch andere loszuwerden. Die Männer über siebzig (nur zwei, mit dem frommen Rugg) und die Jünglinge unter fünfzehn Jahren (vier oder fünf von der „Dee")

mußten mit auf den Japaner. Durch das Ausscheiden dieser wenigen Männer wurde unser überfülltes Lager noch kein bißchen bequemer.

Nerger konnte bei der Auswahl gewisser Leute, die er auf die „Hitachi" schickte, recht geringschätzig werden. Bei manchen ließ er sich deutlich anmerken, daß sie ihm selbst als Gefangene nicht gut genug seien, und ging etwa so mit ihnen um wie die deutschen Truppen in Frankreich mit gefangenen Portugiesen. Es hieß nämlich, daß man diesen an der Front ihre Uniformen abnehme (weil sie aus gutem Stoff gemacht waren) und sie dann zurückjagte.

Hier auf der Lagune in den Malediven kränkte Nerger manche Briten gewaltig, indem er sie mit Frauen und Kindern von Bord entfernte und die Portugiesen behielt. Aber so sehr beleidigend war es schließlich auch wieder nicht, auf die „Hitachi" gesandt zu werden. Auch mancher von den übrigen hätte sich das gern gefallen lassen.

Trotz der vielen Arbeit fanden die Deutschen noch Zeit für Konzerte. Wenn die Kapelle ihre beliebten Lieder spielte, war die Besatzung so begeistert wie früher in der Javasee. Alle sangen mit, so laut sie konnten, wohl angefeuert durch das Bild des gekaperten Schiffes, und etwas vielleicht auch durch den Whisky, den sie aus ihm entnommen hatten.

Die Eingeborenen von den Inseln kamen, angelockt durch die großen Schiffe und die Musik, in ihren Booten ziemlich nahe, blieben jedoch mißtrauisch stets in einem gewissen Abstand. Unser Ankerplatz befand sich, wie wir später ermittelten, im Atoll Suvadiva, dem südlichsten der

langen Kette, die die Malediven bilden. Suvadiva liegt fast genau auf dem Äquator.

Nerger setzte sich dadurch, daß er diese Inselgruppe vorübergehend als Stützpunkt nahm, großer Gefahr aus, weil die Inseln nicht weit von Ceylon liegen und wahrscheinlich, sobald „Hitachi Maru" als überfällig gemeldet war, zuerst abgesucht wurden. Tatsächlich erschien denn auch, wenige Tage nachdem die zwei Schiffe das Atoll verlassen hatten, ein feindliches Kriegsschiff vor Suvadiva.

Die Gruppe erstreckt sich von Minikoi im Norden in einer Kette von über dreihundert Meilen bis zu einem Atoll südlich Suvadiva. Nach den Segelhandbüchern bestehen die Malediven aus siebzehn Atollen und vielen hundert kleinen Inseln, von denen dreihundert bewohnt sind. Die Gruppe ist britischer Besitz und wird von Colombo aus verwaltet. Sie hat rund siebzigtausend Bewohner, unter einem Sultan, der in der Stadt Mali, auf einer der mittleren Inseln, wohnt. Die Bewohner treiben auch Ausfuhrhandel mit Kaurimuscheln und getrockneten Fischen. Der Himmel weiß, wohin dieses Zeug exportiert wird, aber wenn es im Segelhandbuch steht, wird es schon stimmen. Zahlreiche Insulaner suchen sich ihren Weg nach Ceylon oder anderen indischen Plätzen, wo sie sich als Seeleute verdingen. Am stärksten bewohnt war die Insel Dewadu im Mittelpunkt der Lagune, in der „Wolf" vor Anker lag. Die dort wohnenden braunen Menschen, von arabischem und malaiischem Blut, die nach Art der Malaien gekleidet waren und ihre Segelboote geschickt handhabten, sahen nicht nur klug aus, sondern benahmen sich

auch vernünftig. Obgleich sie Schiffe von dieser Größe wohl noch nie gesehen hatten, zeigten sie keine offene Neugier und kümmerten sich nur um ihren eigenen Kram. Vielleicht ist diese vorsichtige Haltung ein Erbe aus alten Freibeuterzeiten, denn die Malediven liegen genau auf dem Handelsweg der früheren Ostindienfahrer und sind für Jahrhunderte vielbesuchte Piratenschlupfwinkel gewesen.

Wie überaus vorsichtig die Leute waren, geht daraus hervor, daß sie dem Kreuzer, der nach uns bei Suvadiva erschien, kein Wort von dem deutschen Schiff verrieten. Nicht etwa, weil sie die Engländer haßten, sondern einfach, weil niemand sie fragte, ob ein fremdes Schiff dagewesen sei. Hätten sie über die beiden Schiffe von selbst gesprochen, so wäre die Lebensbahn des „Wolf" anders verlaufen.

Übrigens war „Wolf" das zweite Kriegsschiff, das in neuester Zeit diese Gruppe anlief. 1914 hatte der Kreuzer „Emden" die Insel Minikoi und das Atoll Felidu (beide nördlich von Suvadiva) zum Bekohlen aufgesucht.

Auf Suvadiva trug sich etwas zu, das dem Verfasser des Spruchs „Eine Frau ist nur eine Frau, aber eine gute Zigarre ist etwas ganz Besonderes" wohl Spaß gemacht hätte. Nur ging es nicht um eine Zigarre, sondern um eine Shagpfeife. Es kommt vor, daß sehr mutige Leute, um jemand zu retten, mitten zwischen Haifische springen oder vom Strand hinausschwimmen, um den Haien ein Opfer zu entreißen. Hier aber hat es sich ereignet, daß ein Mann sich unter die Haie begab, um seine Pfeife wiederzuholen.

Unser dritter Steuermann von der „Wairuna", Jock Isbister, ein breitschultriger Shetländer, trug in seinem ewig grinsenden Munde eine Pfeife, die an Sott und üblem Geruch ihresgleichen suchte. Sie stank wie die Abfalltonne einer chinesischen Garküche. Jock aber liebte sie über alles. Eines Tages lehnte er am Heck und beobachtete einen Hai, der sich dem Köder näherte. Plötzlich entfiel ihm seine Pfeife und plumpste neben der Haifischleine ins Wasser. Er starrte ihr wie gebannt nach, aber nur einen Augenblick. Dann war er auch schon wie der Blitz an der Leine heruntergerutscht. Dicht über dem Wasser angekommen, sah er seinen geliebten Brösel weitertreiben. Ließ sofort die Leine los und plätscherte eifrig hinterher. Da kamen die Wachtposten angerannt und brachten ihre Gewehre in Anschlag, weil sie glaubten, Jock wolle zur Insel entfliehen. Wir wußten in unserer Verwirrung nicht gleich das deutsche Wort für Shagpfeife und riefen den Posten unter entsprechenden Gesten immerfort zu: „Zigarette! Tabak – Puff puff!" Bis sie schließlich begriffen hatten und ihre Gewehre sinken ließen. Jock aber kam heil wieder an Deck und brachte seine Pfeife mit. Und wenn er nicht gestorben ist, leben sie beide heute noch –.

Mit einem bewaffneten Prisenkommando blieb die reparierte „Hitachi", als „Wolf" am 30. September in See ging, auf ihrem Ankerplatz in der Lagune. Nerger führte sein Schiff geradenwegs auf den Dampfertrack Colombo–Südafrika, fest entschlossen, rasch genügend Brennstoff für beide Schiffe zu erobern. Seine Besatzung war bereit, mit

ihm durch dick und dünn zu gehen. Dieses Vorstürmen auf ein Ziel sagte ihnen besser zu, als mit einem Schiff voll Minen, das jeden Augenblick hochgehen konnte, auf den Meeren herumzuschleichen.

Bei seinem Vorstoß lief der „Wolf" jetzt gleichsam mit der Zeit um die Wette. Es war wichtig, daß er aus dieser Gegend bald endgültig verschwand, ehe die „Hitachi" in Lourenço Marques (Delagoabucht) als überfällig gemeldet wurde. Bei der südafrikanischen Post, die der Japaner an Bord hatte, befanden sich auch Postsäcke für den japanischen Kreuzer „Tsushima", der von der Delagoabucht aus Patrouillendienst auf dem Schiffsweg nach Colombo machte. Selbstverständlich, daß dieser Kreuzer nach einem vermißten wertvollen Dampfer, noch dazu einem Schiff aus seiner Heimat, sehr gründlich zu suchen beginnen würde.

„Wolf" hatte bei der Kohlenjagd, die er von den Malediven begann, kein Glück. Immerhin entging er mehrere Male knapp der Gefahr, entdeckt zu werden. Die fremden Kapitäne waren nämlich jetzt sehr auf der Hut und ließen ein unbekanntes Schiff überhaupt nicht in die Nähe kommen. Und: auf fremde Schiffe Jagd zu machen, brauchte „Wolf" gar nicht erst zu versuchen, denn er war zu langsam.

Am zweiten Abend nach der Abfahrt von Suvadiva hieß es „Klar Schiff zum Gefecht!" Gegen Mitternacht war achteraus ein Dampfer in Sicht gekommen, der sehr schnell aufholte. Obgleich er abgeblendet fuhr, war er im Mondschein deutlich sichtbar. Da er wie ein Hilfskreuzer aussah, ließ Nerger die Maskierung fallen, die Seitenwände herunterklappen und die Rohre ausschwingen. Sonderbarerweise kam von der Brücke kein Befehl, unser Luk dicht zu machen, so daß wir wieder Gelegenheit hatten, etwas von dem Ereignis zu sehen. Das Deck und die See hinter uns waren von geisterhaft weißem Licht hell bestrahlt. Die Bedienungen standen auf ihren Posten, die Rohre starrten in die Luft. Die Offiziere trugen weiße Uniformen, während die Matrosen zumeist bis zum Gürtel nackt gingen. Aller Augen richteten sich auf das näherkommende Schiff. Ein paar Fuß unter den Männern da oben schnarchten die Gefangenen. Sie waren an solchen Alarm gewöhnt und hätten ja auch nichts ändern können, wenn sie aus ihren Hängematten herausgeklettert wären. Außer dem Stampfen der Maschinen und dem Zischen der Luft in den Sprachrohren war kein Laut vernehmbar. Eine volle Stunde hielt diese Totenstille an: das fremde Schiff kam auf, lief querab von uns und – zog weiter!

Kein Signal, kein Anruf. Und einen Torpedo zu riskieren, bevor der Fremde ein Zeichen gab, lohnte sich bei der Entfernung nicht.

Während wir uns schlafen legten, hörten wir noch die willkommenen Geräusche, als man die Klappwände wieder hochzog und die Geschütze tarnte.

Eine Woche dauerte diese fruchtlose Suche, dann wurde es höchste Zeit, zu verschwinden, denn „Hitachi" war in Lourenço Marques überfällig gemeldet, und die Jagd auf uns hatte begonnen.

„Wolf" wandte sich wieder nach Suvadiva. Noch vor Erreichen des Atolls wurde das Flugzeug abgeschickt, um

den Japaner aufzufordern, sich seeklar zu machen. Wie auch sonst, vermied Kapitän Nerger die Benutzung des Funks. „Hitachi" kam durch die Rifflücke heraus, und die Schiffe dampften zusammen nach Süden. Noch immer winkte dem „Wolf" kein Glück. Mehrere Jagdversuche mißlangen.

Trotzdem die Jagden erfolglos blieben, machte den meisten Deutschen dieser Teil der Kreuzfahrt Spaß, zumal noch genügend Alkohol in erreichbarer Nähe schwamm, um vor die Ereignisse einen rosigen Schleier zu legen. Auch den Gefangenen halfen die starken Getränke; sie vergaßen einmal alles: die Hitze, den Gestank, die schlechte Verpflegung und die Krankheiten.

Einem Anglo-Inder, Fahrgast von der „Hitachi Maru", verdankten wir in erster Linie die so willkommenen „Liköre". Der Mann, vermutlich ein älterer Pflanzer oder Beamter, war ein so typischer Vertreter des „Engländers im Fernen Osten", daß man in ihm eine Karikatur aus dem „Punch" zu sehen glaubte. Seinem lilaroten Gesicht entsprach sein ganzes Auftreten. Sobald er an Bord kam, verlangte er, zum Kommandanten geführt zu werden. Verlangte das einfach und – bekam seinen Willen. Dem Kapitän Nerger erklärte er, daß er seinen Whisky dringend brauche, da er nach langem Aufenthalt im Fernen Osten ohne ihn weder leben könne noch leben wolle. Nerger gab, verständnisvoll, tatsächlich einen Sonderbefehl, daß diesem energischen alten Onkel sein notwendiges Quantum Whisky zur Verfügung zu halten sei.

Das gefiel dem Briten natürlich, erbitterte aber die übrigen. Alle Gefangenen achteten Nerger wegen der hochanständigen Art, in der er die Frauen behandelte. Und ich darf sagen: wir fürchteten ihn auch. Weil wir ihm auf Leben und Tod in die Hände geliefert waren. Auf den Greis und die Jünglinge, die in Sicherheit gebracht wurden, war keiner von uns neidisch; auch über gewisse Vorrechte einiger Mitgefangener ärgerte sich niemand besonders. Doch der Anblick dieses alten Engländers, der behaglich seinen Whisky genoß, während wir im Laderaum hockten und sozusagen nur warteten, wann wir in die Luft fliegen würden, ergrimmte uns. Nebenbei gesagt: der Seemann liebt weder die Anglo-Inder noch die Anglo-Malaien oder ähnliche Brüder. Im Osten lief ein bezeichnendes Märchen über die Anglo-Inder um. Ein Matrose, der auf dieser Erde allzu wüst gelebt hatte, wurde vor der Hölle vom Teufel als zu schlecht abgewiesen. Um ihn aufs schwerste zu bestrafen, sandte ihn der Teufel wieder auf die Welt, wo er sich als Steward auf einem Indiendampfer durch Bedienung von Anglo-Indern sein saures Brot erwerben mußte.

Nerger spürte die Mißstimmung. Obgleich es in seinem Belieben stand, uns im Falle einer Revolte sämtlich töten zu lassen, hatte er für unsere Lage volles Verständnis und beschloß, zwei Fliegen mit einer Klappe zu schlagen.

Schon von der „Matunga" hatte man Alkohol an Bord genommen, und nachher noch aus „Hitachi Maru". Nerger hatte weder Neigung, dieses Gut über Bord zu werfen, noch sah er gern, daß seine Mannschaft den Geträn-

ken fortgesetzt zusprach. Andererseits wollte er die Besatzung, die nun schon so lange mit ihm durchhielt, durch die Zurückhaltung des Alkohols nicht unnötig kränken. Um den Stoff möglichst bald loszuwerden – und vielleicht auch, weil wir bei all den Strapazen, die wir aushalten mußten, ihm leid taten – gab er Befehl, daß jeder Gefangene täglich, solange der Vorrat reichte, eine Flasche Bier und etwas Whisky bekommen sollte. Der Form halber sollte jeder bezahlen – einen Penny, wenn ich mich nicht irre –, und um gerechte Verteilung zu sichern, wurden Gutscheine ausgegeben.

Der glückliche Zustand dauerte nicht lange. Ein genialer Kopf fabrizierte plötzlich solche Gutscheine. Wie und woher er das Material nahm, erfuhren wir nie. Jedenfalls war seine Fälschung so täuschend, daß die Kantine bereits halb leer war, ehe der Schwindel ans Tageslicht kam.

Auf ihrem Wege nach Südwesten, Richtung Madagaskar, steuerten die beiden Schiffe regellose Kurse: anfangs fast genau nach Westen, dann mehr südwestlich oder wieder halb zurück. Zeitweilig nach Westen steuerte Nerger, um sich von den Schiffahrtsstraßen nicht zu weit zu entfernen; nach Osten aber von Zeit zu Zeit, um feindlichen Spähern auszuweichen.

Vierzehn Tage vergingen. Kein Ergebnis. Alle Schiffe in dieser Gegend machten schon einen großen Bogen, wenn sie nur einen fremden Dampfer in der Ferne sichteten. Nerger wußte aus Funksprüchen, daß man nach der „Hitachi" forschte und daß auch der Kreuzer „Tsushima"

zu diesem Zweck unterwegs sei. Bald wußten alle an Bord Bescheid.

Uns hatte inzwischen ein neuer Schrecken überfallen. Wir mußten erkennen, daß „Hitachi Maru" uns nicht nur mit Kohle und Whisky beglückte. Beriberi war kurz nach der Kaperung des japanischen Dampfers zum Ausbruch gekommen. Diese Krankheit im vorgeschrittenen Stadium bietet ein sehr häßliches Bild. Der Kranke schwillt auf wie ein Frosch, sein Fleisch wird schwammig, wie mit Wasser gefüllt. Wir hatten im Lazarett solchen Fall. Der Patient, sowieso schon beleibt, wirkte so aufgebläht, daß man glaubte, er passe in gar kein Bett mehr hinein. Er bekam dann Paralyse. Wenn ihn ein Sanitäter berührte, blieben dessen Fingerabdrücke auf dem gequollenen Fleisch zurück.

Das einzig Tröstliche an dieser abscheulichen Krankheit ist, daß der Tod plötzlich eintritt, meist durch Herzschlag, und daß sie nicht ansteckend ist. Sie entsteht durch zu eintönige Ernährung. Auf „Wolf" brach sie vermutlich aus, weil es zuviel polierten Reis gab. Unpolierter Reis fördert diese Krankheit nicht [38].

Die Bedeutung anderer Krankheiten sank in Nichts, als auf einmal geraunt wurde, daß Typhus auftrete. Das Gerücht verbreitete größte Furcht. Und es blieb nicht beim Gerücht, – es gab tatsächlich Typhusfälle. Typhus, das alte Gefängnisfieber, das in früherer Zeit Europa heimsuchte, war in der Neuzeit, bei den besseren Lebensformen, beinahe verschwunden, doch im Kriege brach die Krankheit in Gefangenenlagern und an ähnlichen Orten von neuem aus.

Wenn Typhus in dem überfüllten Laderaum und in den

Kammern der Mannschaften sich erst einmal richtig verbreitete, konnte es in kurzer Zeit um die ganze Besatzung geschehen sein. Wir erschraken daher nicht wenig, als wir das Wort Typhus hörten.

Zwei Japaner hatten zuerst die Krankheit, die sie wahrscheinlich im Keim schon mitbrachten. Sofort wurde das ganze Schiff desinfiziert. Jeder, ohne Ausnahme, wurde mit einem Serum geimpft, und bei der Reinigung der inneren Räume wurde besonders darauf geachtet, daß Flöhe und Läuse ganz ausgetilgt wurden[39].

Die beiden Typhuskranken verschwanden, samt ihren infizierten Flöhen. Wo sie hingekommen waren oder was mit ihnen geschah, wußte niemand. Ich erkundigte mich bei Wulff, dem diensthabenden Sanitäter, doch er wußte auch nichts. Andere, die ich nachher noch fragte, verstanden gar nicht, was ich wollte. Wenn diese beiden Typhuskranken vielleicht über Bord geworfen sein sollten, so wäre Nerger zu diesem Schritt, um sein Schiff zu retten, durchaus berechtigt gewesen[40].

Für die Syphilitiker und einige andere Schwerkranke, die zum Vorschein gekommen waren, konnte nichts getan werden. Es fehlte an Platz zu getrennter Behandlung. Ihre Gegenwart stärkte natürlich nicht gerade die Kameradschaft in dem engbesetzten Gefängnis.

„Hitachi Maru" war zum Sterben bestimmt. Weitere Dampfer wurden nicht erbeutet, die Kohle nahm erschreckend ab, und nach vier Wochen war „Wolf" mit dem Brennstoff wieder fast am Ende. Wenn er schon nicht für sich selbst genug hatte oder gleich neuen erbeuten konnte,

wie sollte er da außerdem noch den Japaner auf sich nehmen? Gab es nicht schleunigst neue Kohle, dann sah es mit Kapitän Nergers Plan, den Atlantik zu erreichen, sehr trübe aus. Für die Gefangenen erwuchs aus dieser höchst bedenklichen Lage neue Hoffnung. Vielleicht sah sich Nerger bald gezwungen, uns zu landen? Auch schienen viele von seinen Leuten sich gar nicht nach dem Atlantik zu sehnen, sondern hofften vielleicht wie wir, daß „Wolf" keine Kohle mehr auftreiben möge.

Nerger führte die beiden Schiffe noch zu einem anderen Ankerplatz, um aus der „Hitachi", bevor er sie in die Tiefe schickte, erst alles Brauchbare zu nehmen. Seine Wahl fiel auf die Korallengruppe Cargados Carajos, Riffe mit einigen kleinen Inseln, ungefähr fünfhundert Meilen östlich der Nordspitze von Madagaskar und etwa ebenso weit von Mauritius.

Der Kommandant war in sehr schlechter Laune, weil er seine Beute versenken mußte. Nach allem, was wir auf Umwegen hörten, durfte sich ihm niemand nähern außer Klein Eva, der Katze.

Ende Oktober – „Wolf" war nun elf Monate in See – machten beide Schiffe an einem Riff der Cargadosgruppe, unweit der Kokosinsel, fest. Da das Riff einen Halbmond bildete, der nur an der Ostseite geschützt war, wurden die Umladungsarbeiten durch die grobe südöstliche Dünung oft unterbrochen. Der Ankerplatz lag mehrere Meilen von der Insel entfernt, die übrigens nicht zu verwechseln ist mit der Kokosinsel der berühmten „Emden". Im Indischen und Stillen Ozean gibt es viele Inseln dieses Namens.

Nerger nutzte sein Beuteschiff, da er es doch nicht retten konnte, möglichst aus, indem er den „Wolf" bis zum Bersten mit den wertvollsten Gütern des Japaners füllte. Auch im Laderaum unter unserem Lager wurden Waren in Masse verstaut: Seide, Kupfer, Leinenballen, Tausende von Tonnen kostbarer Sachen, die Deutschland bestens verwenden konnte.

Während dieser Ausplünderung blieben die Frauen und die anderen Gefangenen auf der „Hitachi". Ihre Reise von den Malediven bis hierher war keineswegs ein Vergnügen gewesen, denn die Kühlanlage des Japaners war durch das Geschützfeuer zerstört, so daß das Fleisch und aller frische Proviant unterwegs verdarben und man sich genau wie wir von Konserven ernähren mußte.

Alle früher ausgebooteten Leute, die sich auf der „Hitachi Maru" bedauerlich schlecht vertragen hatten, kamen nun, nicht gerade zu Nergers Freude, auf den „Wolf" zurück, mit ihrem sämtlichen Gepäck. Ihre erneute Unterbringung gestaltete sich wahrhaftig nicht einfach.

Laderaum 3 war jetzt ebenso dicht besetzt wie der Raum 4. Trotzdem sich nunmehr insgesamt vierhundert Gefangene an Bord befanden, wäre eine Meuterei mit Erfolg kaum möglich gewesen. Vom neuen Lager gab es, wie bei uns, nur einen Ausgang. Ein paar MG.s auf dem Oberdeck konnten das Ganze in Schach halten, selbst wenn es einigen gelungen wäre, mit Gewalt auszubrechen und eine Panik zu entfachen.

Der mit Menschen vollgestopfte „Wolf" ging am 7. November gegen Mittag wieder in See, von der halbleeren

„Hitachi" gefolgt. Alles genau wie im Fall „Matunga". Als man sechzehn Meilen gedampft war, verließ das Prisenkommando den Japaner. Wenige Minuten später explodierten die Bomben im Vorschiff, und langsam sank „Hitachi" vorn weg. Nach etwa einer halben Stunde verschwand der Bug ganz unter Wasser, das Heck mit den Schrauben stieg empor und – „Hitachi Maru" existierte nicht mehr.

„Wolf" dampfte davon, zur letzten Jagd auf die nötige Kohle, – das achtere Zwischendeck voller Menschen, bis zum Kiel mit Beute gefüllt, und die Bunker fast leer. Der erste Kranke mit Skorbut wurde ins Lazarett geschafft.

15

Vor Madagaskar

Nach Verlassen des Cargadosriffs setzte Nerger Südwestkurs ab und steuerte in das Gebiet zwischen der Ostküste von Madagaskar und der Insel Mauritius. Zahlreiche Schiffe, die von Südafrika nach Colombo und den indischen Häfen liefen, mußten dort entlang. Wenn „Wolf" da eine Weile blieb, mußte er Handelsschiffen begegnen. Hatte er Pech, einem feindlichen Kreuzer.

Ob er eins der Schiffe kapern konnte, war allerdings fraglich. Sein Flugzeug war für Erkundungen nicht mehr tauglich. Zwar hätte es noch aufsteigen können, doch mußte damit gerechnet werden, daß es plötzlich in Stücke zerfiel.

Wenn „Wolf" nicht baldigst Kohle bekam, konnte er sich auf See nicht mehr halten, und – der nächste neutrale Hafen, wo er bleiben konnte, lag in Holländisch-Ostindien, jetzt über zweitausend Meilen entfernt!

Die Geschwindigkeit des Schiffes war unter neun Knoten abgefallen, und schwerer Bodenbewuchs hemmte die Fahrt. Es gab kaum ein Schiff auf den sieben Meeren, das nicht schneller gewesen wäre. Bei einer Verfolgung auf geradem

Kurs hätte „Wolf" nie entkommen können. Eine schwache Hoffnung lag noch darin, daß man vielleicht durch Auflauern einmal ein Schiff überrumpeln konnte, doch die wachsende Vorsicht der Kapitäne war ja schon durch die fruchtlosen Jagden seit dem Verlassen der Malediven zur Genüge bewiesen.

Also schien der deutsche Kaper am Ende seiner Kunst zu sein, was die Gefangenen selbstverständlich mit Genugtuung begrüßten. Machte „Wolf" jetzt keine Beute und entging er in den nächsten paar Wochen feindlichen Kreuzern, so mußte er irgendwo Land anlaufen. Die neue Hoffnung machte uns munter.

Es gab jetzt auch reichliche Verpflegung. Von den vielen Dosen mit Krebsen aus „Hitachi Maru" hätten alle Mann auf „Wolf" lange leben können. Aber es hatte seit Monaten schon kein frisches Fleisch mehr gegeben, und eine Ernährung, die nur aus Reis und Krebsen bestand, war entschieden ungesund. Die alten Gefangenen waren jetzt zum größten Teil krank. Der Skorbut meldete sich, doch da er zunächst nur schwach auftrat, kam den meisten der Ernst der Lage noch nicht recht zum Bewußtsein. Im allgemeinen waren wir, da wir nun bald frei zu sein hofften, ganz fidel, wenn wir mit den neuen „Kollegen" die Lage besprachen. Auch im Laderaum 3 hatte die Belegschaft sich, genau wie wir in der ersten Zeit, mit Hilfe von Kisten usw. nach Klassen und Sondergruppen getrennt. Die Europäer für sich, die Japaner für sich. Letztere, eine stattliche Anzahl, benötigten den meisten Platz.

Für die Frauen wurden mittschiffs Unterkünfte ein-

gerichtet. Wie immer, war Nerger darauf bedacht, daß die Frauen es möglichst angenehm hatten und in keiner Weise belästigt wurden.

Neuerdings durften die Gefangenen sich auf dem ganzen Achterschiff bewegen, nicht nur auf der erhöhten Schanz. Doch nur selten vermischten sich die verschiedenen Klassen und Rassen. Die Europäer blieben an Steuerbord, die Japaner an Backbord.

Vor Monaten schon war die Schanz durch eine unsichtbare Linie, die kaum einer zu überschreiten wagte, abgegrenzt gewesen: die Steuerbordseite für die Offiziere, für alle übrigen die Backbordseite. Der Kommandant, auch darin weise, begünstigte diese Rangunterschiede, schon weil ihm die Gefangenen so weniger Schwierigkeiten machten.

In den nächsten Tagen bekamen die Frauen die noch nie gewährte Erlaubnis, auf dem Achterdeck zu erscheinen und mit ihren Bekannten zu plaudern. Als wir von den Wrackstücken fortdampften, die von „Hitachi Maru" noch schwammen, wurde der Betrieb auf dem Achterdeck sozusagen gesellschaftlich. Die Anwesenheit der Frauen veranlaßte die meisten von uns, sich einigermaßen anzuziehen.

Bei den neuen Gefangenen lernten wir vielerlei Typen kennen. Eine ältere Farbige von Mauritius zum Beispiel, die man niemals klagen hörte; die hübsche Chinesin mit dem Kind, ein paar Engländerinnen, einige Pflanzer, mehrere Inder, einen japanischen Seeoffizier, einen britischen Offizier usw. usw.

Auch der junge Engländer, den ich bei der „Mongolia"

bereits erwähnte, war dabei. Ihm war es auf dem Wege nach Indien sonderbar ergangen. Als er England verlassen hatte, wurde das Schiff, auf dem er fuhr, torpediert. Er fuhr dann mit „Mongolia", die vor Bombay auf eine „Wolf"-Mine lief. Und Monate später, als er nach England zurückkehren wollte, nahm er ausgerechnet „Hitachi Maru".

An Bord sahen wir ferner jetzt die portugiesischen Soldaten, die sich von Macao (bei Hongkong) und von Goa (Portugiesisch-Indien) nach Lourenço Marques eingeschifft hatten. Ohne unsere einstigen Bundesgenossen irgendwie herabsetzen zu wollen, muß ich sagen, daß diese Soldaten ganz kümmerliche Burschen waren. Die armen Kerle waren gänzlich schlaff von Fieber und sonstigen Krankheiten und glichen Skeletten in Uniform.

Bei den Engländern traf ich einen Bekannten. Wir hatten uns einige Monate, bevor „Wairuna" gekapert wurde, auf Tahiti kennengelernt, eines Abends, als der Postdampfer aus San Franzisko die Insel anlief, und Madame Lovaina, die Besitzerin des einzigen Hotels von Papeete, viel Arbeit bekam. Der junge Mann war Schriftsteller und suchte auf Tahiti Anregungen für seine Arbeit und – Romantik. Als wir uns begegneten, suchte er anscheinend die Romantik in allerlei Flaschen. Obgleich unser Freund in der ganzen Haltung nicht ein bißchen poetisch wirkte, hatte er doch dann und wann künstlerische Augenblicke. Bei Madame Lovaina versammelte sich eine sehr gemischte Gesellschaft. Schonerkapitäne und Pflanzer, Passagiere des Schnelldampfers und Seeleute von einem

französischen Kriegsschiff, das gerade im Hafen lag. Und all diese Herren, die von den braunen „Kellnerinnen" des Hotels aufmerksam bewirtet wurden, waren von den guten Getränken ziemlich berauscht. Angeregt durch diese Umgebung, erfand der junge Literat einen neuen Cocktail, den er „Tahiti-Lagune" taufte. In ein hohes Bierglas goß er ein halbes Liter Pfefferminzschnaps als Lagune, und darauf eine Portion Absynth, der die Brandung am Riff darstellen sollte. Der „Erfinder" wurde sehr traurig, weil er keinen blauen Likör fand, um das Meer echt wiederzugeben. Aber noch trauriger wurde er, daß sein Gebräu keiner trinken wollte. Da trank er es selbst.

Bald nach dem Genuß seines Cocktails traten die Augen ihm aus dem Kopfe, und er verschwand. Wir glaubten, ihm sei schlecht geworden, doch die „Tahiti-Lagune" brachte andere Wirkungen hervor. Der junge Mann kam gleich zurück, unbekleidet bis auf ein Lendentuch, eine rote „Lava-lava", und tanzte sofort zwischen den Tischen eine Hula. Und zwar ganz gewaltig. Wie ein Aal wand und drehte er sich, schrie und kreischte, und seine Augen wurden noch größer. Plötzlich fiel seine Leibbinde ab, und er stand nackt wie Adam da. Halb Papeete schrie vor Entzücken.

Von Tahiti war der Jüngling nach Japan gereist und hatte sich von dort auf der „Hitachi" wieder nach England begeben wollen. Als er an dem Nachmittag, da die „Hitachi" aufgebracht wurde, in unser stinkendes Zwischendeck trat, sah er aus, als könnte er eine „Tahiti-Lagune" sehr gut gebrauchen.

Außer seinen Passagieren hatte uns der japanische

Dampfer noch andere Andenken hinterlassen: Tischsilber, vornehme Bettvorhänge, Teppiche und allerlei Luxus, von dem nach und nach auch manches Stück im Gefängnis Verwendung fand. Eine Unmenge Kimonos und sonstige kostbare Dinge waren im Vorschiff verstaut. Doch anscheinend waren die deutschen Matrosen nicht so gründlich zu Werke gegangen und hatten nicht so „kunstvoll" geplündert, wie man es vielleicht von Australiern bei solcher Gelegenheit erwarten konnte.

Als wir schon wieder zwei Tage fuhren, war noch keine Beute in Sicht gekommen. Welches Aufsehen daher, als wir Gefangenen läuten hörten, daß einer der größten Bunker des „Wolf" in Flammen stehe! Wie besorgt waren wir da! Nicht etwa, daß der Brand vielleicht gelöscht werden könnte, sondern: daß er womöglich gelöscht werden würde. Für unsere Leiden schien es uns ein „happy end", demnächst am Strande von Madagaskar zuzuschauen, wie der „Wolf" vom Bug bis zum Heck in Flammen aufging. Über diese verlockende Möglichkeit unterhielten wir uns den ganzen Tag, während die Besatzung sich mühte, das Feuer auf seinen Herd zu beschränken.

Wir wußten, daß ein Bunkerfeuer selten zum vollen Ausbruch kommt. Aber vielleicht –? Selbst wenn es gelöscht werden konnte, mußte die Kohle in diesem Bunker unbenutzbar werden und damit die kleine Reserve des „Wolf" noch geringer –.

Gegen zehn Uhr abends hörten wir als neueste Meldung vom Mittelschiff, daß die Mannschaft noch hart ar-

beite, jedoch des Feuers nicht Herr werden könne. Ausgezeichnet, dachten wir. So hatten wir Grund zu der Annahme, daß die Lage des Kaperschiffs bald unhaltbar werden müsse und damit das Ende der Kreuzfahrt nahe. Zufrieden legten wir uns schlafen.

Doch der Morgen enttäuschte uns bitter. Kurz vor Tagesanbruch vernahmen wir die Alarmsignale. Schiffslaternen waren gesichtet worden! Als es hell wurde, stand ein Schiff querab von uns. Die Geschütze auf „Wolf" drehten sich. Das fremde Schiff stoppte sofort, als „Wolf" ihm seine Flagge zeigte. Leutnant Rose mit dem Prisenkommando begab sich hinüber. Und gleich darauf kam die Mitteilung, daß die Beute ein Kohlenschiff sei! Schwer beladen, auf der Fahrt von der Delagoabucht nach Colombo. Ungefähr 7000 Tonnen Kohle!

Dieses wunderbare Glück wurde Nerger am 19. November 1917 zuteil, auf 21° südlicher Breite und 53,3° östlicher Länge, zwischen Madagaskar und Mauritius.

So war der deutsche Kommandant seiner Sorgen ledig, doch unsere Sorgen wuchsen turmhoch. Für uns hieß es also jetzt: nach Deutschland oder – Untergang. „Wolf" verlor nicht unnütz Zeit. Möglichst schnell entfernten sich beide Schiffe aus dem Verkehrsweg, mit Kurs auf das Korallenriff, bei dem „Hitachi" gelöscht worden war.

Nach dem Frühstück durften wir an Deck und konnten das erbeutete Schiff dicht beim „Wolf" laufen sehen. Zwar war der Kohlendampfer spanisch, also neutral, doch spielte diese Kleinigkeit jetzt keine Rolle. Vielleicht konnte man seine Ladung technisch als Konterbande bezeichnen,

da sie nach einem britischen Hafen bestimmt war. Doch einerlei: „Wolf" brauchte jetzt so dringend Kohle, daß völkerrechtliche Haarspaltereien gar nicht in Frage kommen konnten.

Das Schiff war der Dampfer „Igotz Mendi", 4648 Tonnen, aus Bilbao. Ein neues Fahrzeug, knapp ein Jahr alt, von einer der besten Reedereien Spaniens. Auf seinem Wege von Spanien nach Indien, wo er Jute holen sollte, hatte „Igotz Mendi" das Pech, in Lourenço Marques durch Zufall die Ladung Kohle als Fracht zu finden und – mit dieser dem „Wolf" zu begegnen[41].

Unsere Rückfahrt zum Cargadosriff dauerte etwa zwei Tage. Natürlich waren wir Gefangenen längst nicht mehr so übermütig wie noch wenige Tage zuvor. Daß dieses Kohlenschiff neben uns dampfte, sagte uns genug. Eine lange gefahrvolle Reise mit neuen Leiden stand uns bevor. Durch den Atlantik.

Das Feuer im Bunker wurde gelöscht, ehe wir wieder beim Riff eintrafen. Es hatte saure Arbeit gekostet. Aber das Thema interessierte uns nicht mehr, denn der Verlust an verbrannter Kohle war nun bedeutungslos geworden.

Am Cargadosriff ankerten beide Schiffe an derselben Stelle wie vorher „Wolf" mit „Hitachi Maru". Ein großer Teil der deutschen Besatzung hatte tagelang schwer zu tun, die Bunker des „Wolf" aus dem Spanier zu füllen. Eine andere Abteilung begann sofort, „Igotz Mendi" zu streichen und unkenntlich zu machen. Der Spanier in seinem bisherigen Farbkleid war denn doch zu auffällig: die Aufbauten weiß, bei hellgrauem Rumpf, der Schorn-

stein rotgelb, mit riesigen roten Reedereiabzeichen. Nachdem alles kriegsschiffgrau übermalt war, paßte das Schiff zu den Dampfern im Atlantik schon bedeutend besser.

Als nun Ingenieure und Schlosser bei uns erschienen und Dampfrohre einbauten, konnten wir nicht mehr daran zweifeln, daß Kapitän Nerger beabsichtigte, „Wolf" nach Deutschland zurückzusteuern und daß er bei diesem Versuch weit nach Norden ausholen wollte. Nach dem langen Aufenthalt in den Tropen wären wir im Zwischendeck ohne Heizung buchstäblich erfroren, wenn „Wolf" etwa denselben Weg nahm wie beim Ausbruch aus der Nordsee, nämlich an Island vorbei; und das noch dazu im Winter. Deshalb also die Dampfheizung.

„Igotz Mendi" war ein echt spanisches Schiff, schmutzig, nicht nur vom Kohlenstaub. Seine Decks sahen aus wie ein Bauernhof: Geflügel und Schweine in allerlei Ställen. Trotzdem aber war dieser Dampfer in gewisser Weise schön. Vielleicht wird man von dem Verfasser sagen, er wüßte nicht, was gut und was schlecht sei, jedoch: er findet ein spanisches Schiff, jedes Schiff aus Spanien, besonders reizvoll. Die Kost an Bord, bei der getrockneter Fisch, Bohnen, Olivenöl und Knoblauch die Hauptrolle spielen, gefällt einem bald. Der Schmutz und die Unordnung an Deck sind ehrbare Eigentümlichkeiten. Und die Spanier sind als Menschen, mögen sie auch etwas schlampig sein, so angenehm und liebenswürdig. Unter ihrer Lässigkeit finden wir einen großen Stolz und nicht wenig Mut.

Diese Eindrücke habe ich anderswo, nicht etwa auf „Igotz Mendi", gesammelt, denn von diesem Schiff sahen

wir aus unserem Gesichtsfeld ja ziemlich wenig. Und doch schien uns dieser spanische Tramp, als er bei den Cargados lag, sehr verlockend. Der würzereiche Speiseduft, der aus seiner Kombüse herüberwehte, machte uns Gefangene, die wir nun seit Monaten nur Büchsenfleisch und Reis, als Luxus einmal Pferdefleisch, genossen hatten, halb verrückt. Und jene schmutzigen Decks dort drüben verhießen Freiheit! Wie sollten sie uns da nicht gefallen!

Aber ach, dieses sichere Schiff war ja nicht für uns bestimmt. Wir mußten uns weiter mit „Wolf" abfinden und hoffen, daß er auch ferner heil durchkam.

Mit Mühe und Not konnten auf dem spanischen Dampfer für ein paar Frauen und deren Männer sowie Colonel Strangman Schlafplätze hergerichtet werden.

Beim Kohlen hier vor dem Riff streifte wieder, wie schon so oft, das Verderben den „Wolf" um Haaresbreite. Es wurden Funksprüche abgehört, die von einem Kriegsschiff kamen. Und die Zeichen waren so stark, daß das Schiff in nächster Nähe sein mußte. Es fahndete nach „Hitachi Maru". Da es bereits dunkel wurde, sagte sich Nerger, daß der feindliche Kreuzer gewiß nicht die ganze Nacht vor dem einsamen Riff verbringen, sondern weiterziehen werde. Selbstverständlich war es genau so gut möglich, daß das Kriegsschiff gerade hier wartete. Doch Nerger ließ es darauf ankommen. Da die Funkzeichen aber sehr laut wurden, beorderte er vorsichtshalber neben sämtliche Trossen gleich Matrosen mit Äxten, um gegebenenfalls die vertäuten Schiffe schnellstens voneinander zu trennen. Wir erlebten wieder eine bange Nacht, doch aber-

mals hatte der Kommandant instinktiv richtig gehandelt: als der Morgen graute, war das Kriegsschiff fort.

Tags darauf wurde die Mannschaft mit dem Kohlen fertig. Die Frauen kamen auf „Igotz Mendi", und beide Schiffe stachen in See. Kurs Südwest, Richtung Kap der Guten Hoffnung.

„Wölfchen" hatte beim Cargadosriff seinen letzten Flug gemacht, bei dem Pilot und Beobachter fast ihr Leben eingebüßt hätten, denn schon lange waren die Tragdecks und das Fahrgestell der Maschine dringend reparaturbedürftig, doch hatte Nerger offenbar gegen alles Material von der „Hitachi" ein Mißtrauen. Auch darin trog ihn sein Gefühl nicht. Aber als „Igotz Mendi" genommen und der Kohlenbedarf gedeckt war, gab er gleich Befehl, die Ausbesserung des Flugzeugs zu beschleunigen.

Tragflächen und Fahrgestell wurden mit den besten Stoffen aus der Ladung des Japaners überzogen, vorwiegend mit reiner Rohseide von stärkster Webart. „Wölfchen" sah, als das fertig war, fast wie neu aus. Nach einem kurzen Probeflug stieg er bald zu einem weiten Aufklärungsflug in die Lüfte. Inzwischen kam aber sehr böiger Wind auf, und als die Maschine zurückkehrte, sah man, wie schlecht sie sich halten konnte: in dem neuen Gewebe klafften Risse. Ein Wunder, daß „Wölfchen" nicht abstürzte. Aber Fabeck brachte ihn gut aufs Wasser. Unwillkürlich schüttelten die zwei Flieger sich die Hände vor Freude über die gelungene Wasserung.

Die neue Bespannung taugte nichts. So wurde „Wölfchen" gleich wieder zerlegt und endgültig unter Deck gepackt.

Das Flugzeug ist für „Wolfs" Erfolge nicht entscheidend gewesen. Nachdem das Schiff die Nordseeblockade erst einmal durchstoßen hatte, wäre ihm unter einem Führer vom Schlage Nergers wohl auch so Erfolg beschieden gewesen. Beträchtlich geholfen hat „Wölfchen" aber. Seit dem ersten Start im Indischen Ozean hatte die Maschine, in drei Vierteljahren, dort und über dem Pazifik mehr als sechzig Flüge gemacht und war bei der Kaperung der „Wairuna" und der „Matunga" sehr wertvoll gewesen. Beim Minenlegen allerdings und beim Durchqueren so belebter Gewässer wie z. B. der Javasee konnte sie nicht eingesetzt werden.

Abgesehen aber von dem Nutzen, den das Flugzeug für „Wolf" gehabt hat, wurde diese kleine Maschine sozusagen zu einem Markstein in der Luftfahrtgeschichte. Bisher hatte kaum ein großes Kriegsschiff, geschweige denn ein Hilfskreuzer, mit eigenem Flugzeug operiert. „Wolf" war damit seiner Zeit weit voraus. Die unerhörte Schnelligkeit, mit der man „Wölfchen" auf engstem Raum verstauen oder zusammensetzen, zu Wasser lassen und starten konnte – eine Viertelstunde nur dauerte der Start – rief später, als erst Näheres über die Kaperfahrt in der Welt bekannt wurde, bei den Fachleuten höchstes Staunen hervor. Wenn man schon bis zu diesem Zeitpunkt, weder zu Lande noch zu Wasser, zu Erkundungsfahrten größeren Umfangs noch nie ein Flugzeug eingesetzt hatte, so schon gar nicht bei einer langen Seefahrt unter solchen Bedingungen. Ohne die Erfolge des „Wolf" so oder so zu übertreiben, darf man wohl sagen, daß die Verwendung seines Flugzeugs

auf das ganze Flugwesen, besonders für Aufgaben der Flotte und Entdeckungsreisen, einen bedeutenden Einfluß nahm.

Als „Wolf", von „Igotz Mendi" begleitet, die Cargadosriffe verließ, stand das spanische Schiff unter dem Befehl des Leutnants Rose. Alle spanischen Offiziere und Matrosen waren an Bord belassen worden, doch brachte Rose einen größeren Trupp gut bewaffneter Leute mit, um sich gegen alles zu sichern.

Mit Ausnahme der „Turritella" war Leutnant Rose bei allen bisher erbeuteten Schiffen, bis zu ihrer Versenkung, Prisenoffizier gewesen. So erlebte er sicherlich bessere Tage als seine Kameraden auf „Wolf". Seine Kommandos auf „Matunga" und „Hitachi" waren recht vergnüglich gewesen, und auch auf dem „Igotz Mendi" soll er sich die Zeit ganz angenehm vertrieben haben. Dieser im Dienst äußerst tüchtige Offizier hatte eine sehr feine Nase für trinkbare Sachen auf Prisenschiffen. Im übrigen war er ein taktvoller Mensch, der nicht nur verstand, daß auch andere ihre Gemütlichkeit haben wollten, sondern sie ihnen auch großzügig ließ. Da er vor dem Kriege vier Jahre in London gelebt hatte, wo er als Tennisspieler und Sportsmann sehr beliebt gewesen war, sprach er tadellos englisch. Leutnant Rose war auch der richtige Mann, die zehn oder elf Frauen, die nun an Bord des „Igotz Mendi" dem Atlantik entgegenreisten, von ihren Angsten zu befreien.

Eine Frau freilich war dabei, die sich durchaus nicht unter den Schutz (Schutz im nautischen Sinne gemeint!)

des freundlichen Rose stellen wollte. Wie sich später zeigte, schien diese Dame eine weniger sanfte Behandlung höher zu schätzen. Sie hatte, als man alle Frauen auf das spanische Schiff überführte, Nerger inständig gebeten, bei ihm auf „Wolf" bleiben zu dürfen. Sie sollte auf dem spanischen Dampfer, weil sonst kein Platz war, eine Kammer mit einer Farbigen teilen. Da tobte und weinte sie vor Zorn. Das sei unter ihrer Würde. Lieber wolle sie auf dem Kaperschiff sterben, trotzdem man ihr gleich alle Gefahren, die ihr dort drohten, vor Augen hielt. Sie blieb fest und erklärte entschieden, selbst baldigen Tod solcher Schande vorziehen zu wollen. Damit traf sie Nergers schwachen Punkt, die angeborene Hochachtung vor Klassen und das Standesbewußtsein[42]. Zwar lehnte er sonst eisern ab, eine Frau auf seinem Schiff zu behalten, aber die Begründung der Dame leuchtete ihm ein, und – sie war wohl an die fünfzig. Eine kleine Frau, die ungefähr aussah wie eine pensionierte Lehrerin. Daß sie eine Liebesaffäre auf dem Kriegsschiff entfesseln könnte, schien Nerger unmöglich; selbst auf dem frauenhungrigen „Wolf" konnte er sich das nicht denken. Also gab er ihr, wenn auch noch zögernd, die Erlaubnis, auf „Wolf" zu bleiben. Und als einzige Frau blieb sie da.

Schon am zweiten Abend entstand auf Deck ein lauter Spektakel. Offiziere und Wachtposten eilten hinzu. Und sahen? Zwei junge deutsche Matrosen, die sich, der eine mit dem Messer, wie toll rauften. Ein Zweikampf – natürlich um jene Dame! Es ist schließlich nicht jeder Frau im Herbste ihres Lebens vergönnt, daß sich feurige Jüng-

linge ihretwegen ermorden wollen. Nun war die Bereitwilligkeit der Dame, mit dem „Wolf" gegebenenfalls himmelhoch in die Luft zu fliegen, immerhin erklärt nach dem Motto: „O Tod, wo ist dein Stachel?" [43]

Am nächsten Morgen befahl der Kommandant durch Winkspruch dem „Igotz Mendi", beizudrehen. „Wolf" stoppte. Würdevoll, ganz gekränkte Unschuld, bestieg die Dame das Boot, das sie auf den spanischen Dampfer brachte. Bei der kabbligen See war die Überfahrt gewiß nicht schön, aber Nerger hatte genug. Auch nicht eine Stunde länger hätte er die Frau an Bord geduldet.

Es kommt sicher nicht häufig vor, daß ein Kriegsschiff im gefahrvollen Dienst eines einzelnen Menschen wegen seine Fahrt unterbricht. In der Neuzeit ist jedenfalls kaum ein Schiff um einer Liebesaffäre willen abgestoppt worden. Also hat diese Dame vom „Wolf" immerhin etwas Großes vollbracht.

Die zwei Schiffe liefen weiter Südwestkurs, nahe an Mauritius vorbei, doch außer Sicht der Insel. Wir bedauerten die Besatzung der „Dee", denn ihr Schiff, das „Wolf" vor Monaten gekapert und vernichtet hatte, war ja in Port Louis, der Hauptstadt von Mauritius, beheimatet gewesen; und alle Mann von diesem Segler, alte und junge, waren dort zu Hause. Nachdem sie ohnehin schon ein Jahr ihre Heimat nicht gesehen hatten, war es jetzt doppelt hart für sie, als Gefangene daran vorbeizufahren, um noch für unbestimmte Zeit in unbekannte Fernen zu ziehen. Kapitän Rugg murmelte nur „Gottes Wille

geschehe", aber den meisten Jüngeren standen die Tränen in den Augen.

„Wolf" trennte sich von „Igotz Mendi" etwa auf der Höhe von Durban, da Nerger sich entschlossen hatte, nicht mit beiden Schiffen zusammen ums Südkap zu gehen, weil das, wenn sie beobachtet wurden, nur unnötigen Verdacht erregt hätte. Als Treffpunkt war eine einsame Stelle südwestlich Kapstadt verabredet worden.

Ich befand mich zu dieser Zeit im Lazarett auf dem Mitteldeck. Als wir zum erstenmal die Krebskonserven von der „Hitachi" zu essen bekamen, hatten sie uns köstlich geschmeckt. Nach einigen Tagen war das Gericht schon langweilig, und nach einer Woche wurde uns beinahe übel, wenn wir es nur sahen. Nun sollten die eingekochten Krebse noch für weitere Monate unsere einzige Speise bilden! Das heißt, für die, die noch essen konnten. Die gesundheitlichen Folgen waren verheerend.

Die meisten Skorbutkranken konnten noch gehen, obgleich sie sehr schwach und abgezehrt waren; doch der erste, der sich hinlegen mußte, geriet schnell ins gefährlichste Stadium: er wurde irr. Es war ein Heizer im Alter von etwa fünfzig Jahren. Wie es schien, packte der Skorbut vorwiegend die älteren Leute, aber auch Jünglinge unter zwanzig erkrankten jetzt. Diesen Heizer hatte man, um ihn von den anderen Kranken möglichst weit abzusondern, in eins der oberen Betten gelegt. Sein Fleisch war schon schwammig und begann zu faulen. Seine Haare fielen aus, das Zahnfleisch war eine geschwollene Masse, und der Ärmste stank entsetzlich, wie eine Leiche. Er lag dau-

ernd halb bewußtlos; nur von Zeit zu Zeit richtete er sich einmal auf, um zu singen. Er machte sich einen Spaß daraus, seine lockeren Zähne auszureißen und mit ihnen zu spielen, wobei er Seemannslieder krächzte. Besonders oft sang er „Jonkino", ein Lied von japanischen Freudenhäusern.

Damit brachte er einen kleinen Japaner, einen Steward, der in seiner Nähe lag, immer in Wut. Der Japaner war von Granatsplittern am ganzen Körper arg zugerichtet. Er sah aus wie ein gelbes Skelett, über und über voll roter Wunden. Und war, ebenso wie der Heizer, geistesgestört. Beim Verbinden seiner Wunden schrie er vor Schmerzen. Wenn aber der irre Engländer mit „Jonkino" anfing, vergaß er alles und schimpfte nur mit schäumendem Munde wie besessen. Er drohte dem andern, daß die Japaner sich bald an den Engländern rächen würden und versuchte, aus dem Bett zu springen, um den Briten zu verprügeln.

Mit mir vertrug sich der Steward recht gut. Ich vergesse nicht, wie der arme kleine Kerl trotz seiner Verrücktheit sich jedesmal, ehe er zu schimpfen begann und wenn er wieder aufhörte, vor mir verneigte und leise sagte: „Bitte um Entschuldigung." Ich erwiderte feierlich seine Verbeugung. Mir war es etwas unheimlich, daß ein Wahnsinniger so höflich sein konnte. Lieber hätte ich ihn nur schimpfen gehört.

Als „Wolf" sich dem Südkap näherte, kam Südoststurm auf. Nach über vier Monaten in den Tropen und der drückenden Hitze im Zwischendeck schienen die Gefangenen beim ersten Hauch des frischen Windes wieder aufzuleben, und die kalte Luft beim Kap schien dem Skorbut Halt zu gebieten.

16

Ums Südkap dem Atlantik entgegen

„Wolf" machte etwa neun Meilen Fahrt, als er, weit abhaltend von der Küste, zum Atlantik vordrang. Während der ganzen Zeit in den Tropen war die See so ruhig gewesen, daß das Rollen des Schiffes jetzt für uns wieder ein neues Erlebnis war. Die kräftigen Winde vom Südatlantik reinigten nicht nur unser Gefängnis von der verdorbenen Luft, sondern hemmten auch den Skorbut. Sehr lange schon hatten die Luftschächte uns keine Erfrischung mehr zuführen können.

Bei Überquerung des Schiffahrtsweges Australien–Südafrika sichtete „Wolf", nicht weit vom Kap, mehrere Dampfer. Nerger versuchte übermütig, sie einzuholen, doch das war vergeblich, weil jedes dieser Schiffe sofort, wenn es „Wolf" erblickte, den Kurs änderte, um in ungefährlichem Abstand an dem Fremden vorbeizukommen.

Am 30. November 1917 befand sich „Wolf" ein Jahr in See. Er stand an dem Jubiläumstag ungefähr auf der Höhe des Kaps, außer Sicht von Land.

Ein Jahr unterwegs! Allein das war für ein solches

Schiff, einen Dampfer, der mit Rumpf und Maschinen schon längst in ein Dock gehört hätte, eine unerhörte Leistung. Denn sogar für einen Segler ist ein Jahr keine kurze Reise. Und „Wolf" befand sich nach einjähriger Kriegsfahrt noch, den kürzesten Weg gerechnet, über siebentausend Meilen von der Heimat.

Uns Gefangene von der „Wairuna", die wir jetzt ein halbes Jahr auf dem deutschen Schiff lebten, betrachteten die Besatzungen von „Turritella" und von „Jumna" gewissermaßen als Neulinge und behandelten uns von oben herab. Sie waren nun schon neun Monate auf „Wolf" herumgezogen.

Kapitän Nerger feierte gleichsam den Jahrestag, den sein „Wolf" erlebte, durch eine neue Kaperung. Vormittags kam, auf östlichem Kurs, eine große Bark vom Atlantik heran. Sie lief nicht unter vollem Tuch, trug aber doch so viel Besegelung, daß sie auf den mächtigen Rollern, die sie von Südosten her schoben, prächtig aussah.

Auf den Befehl, beizudrehen, gehorchte sie dem „Wolf" sofort. Wie stets fuhr ein Prisenkommando hinüber, diesmal nicht unter Leutnant Rose, der jetzt „Igotz Mendi" führte. Das Schiff war die amerikanische Bark „John H. Kirby" (1286 Tonnen), auf der Reise von den Vereinigten Staaten nach Port Elizabeth und Durban, mit 270 Automobilen, Marke Ford.

Daneben enthielt die Ladeliste allerlei Toilettenartikel, wie Zahnbürsten, Seife usw. Alles von besserer Qualität als die Waren aus „Hitachi Maru". Diese Güter und die Lebensmittel mit Booten zum „Wolf" herüberzu-

schaffen, dauerte mehrere Stunden. Bei der Ausnutzung der Beute ging es hier genau so zu wie in früheren Fällen. Das System und die Ordnung bei diesem Vorgang waren bezeichnend für „Wolf". Sinnloses oder willkürliches Plündern war der deutschen Besatzung verboten. Natürlich kam so etwas auch mal vor, aber nur insgeheim. Sonst ging die Sache methodisch vor sich: der Prisenoffizier sandte dem Kommandanten ein Verzeichnis der Ladung des Schiffes, auf dem dieser einfach anstrich, was er zu übernehmen wünschte.

Bevor der Prisenoffizier diese Listen mit Nergers Wünschen wiederbekam, konnten auch die übrigen Offiziere noch vermerken, was sie für ihre Abteilungen, zum persönlichen Gebrauch oder für die Vorratsräume, haben wollten.

Die Laderäume des „Wolf" waren mit den Kupferbarren, mit Teekisten, Seide usw. aus der „Hitachi" schon so überfüllt, daß Nerger von der Bark nichts wollte außer den Toilettenartikeln und den Lebensmitteln. Trotzdem lief die Ladeliste gewohnheitsmäßig reihum.

Seit der Kaperung des spanischen Kohlendampfers hatte Nerger so gute Laune, daß sich seine Mannschaft jetzt einen Scherz erlauben konnte. Als er die Liste wieder bekam, sah er, daß für jeden Mann ein Auto angemerkt war. Er wußte auf den Scherz die richtige Antwort: schrieb auf einen Zettel, daß er die Bitten gern erfülle, jedoch für die Umladung kein Schiffsboot zur Verfügung stellen könne. Jeder möge sich gefälligst sein Auto selbst herüberholen.

Nach Übernahme der Lebensmittel wurde die Bark durch Bomben versenkt, die das Prisenkommando im Achter-

schiff legte. „John H. Kirby" sank, als sie detonierten, über Heck in fünf Minuten. Ein Deckhaus und einige Wrackstücke, die auf der Untergangsstelle schwammen, waren das Letzte von dem Segler.

Diese große stählerne Bark beschloß hier ein bewegtes Leben. Ihre Laufbahn begann sie als „Avenger" und war viele Jahre lang unter diesem Namen im australischen Wollverkehr sehr bekannt. Sie nahm an den großen „Woll-Derbies" teil, die im Dienst zwischen Australien und England gefahren wurden und auch jetzt noch gefahren werden, über eine Strecke von 12 000 Meilen.

Neben dem Wettkampf um das Blaue Band des Atlantik und den Reisen der letzten „Windjammer" um Kap Hoorn ist das australische „Woll-Derby" die einzige Ozeanwettfahrt, die heute noch zieht. Da ringen alljährlich die schnellsten Frachtdampfer, wenn sie die ersten Wollerträge auf die Märkte Europas bringen, um Tage und Stunden.

Vor dem Kriege war „Avenger" bei Mobile (Alabama) gestrandet. Bei der großen Konkurrenz der Dampfer und den hohen Bergungskosten hatte man das Schiff liegen lassen. Im Kriege jedoch, als der Schiffsraum knapp wurde und die Frachtraten immer höher stiegen, war die Bergung des „Avenger" plötzlich lohnend geworden. Das Schiff wurde vom Strand abgeschleppt und wieder vollständig ausgerüstet. Es befand sich, als „John H. Kirby", gerade auf seiner ersten Reise, als „Wolf" erschien und es versenkte.

Die Vernichtung dieser Bark war ein schwerer Verlust.

Wurden auch über die Autos von Ford früher überall Witze gemacht, – im Krieg war ihr Preis nicht lächerlich. Gegen Ende 1917 kostete ein Fordwagen in Südafrika vierhundert Pfund. Also nahm die sinkende Bark über hunderttausend Pfund mit in die Tiefe. So kostbare Ladung wird der alte Kasten vorher nie getragen haben, auch nicht in seiner Blütezeit beim großen australischen Wollgeschäft.

Übrigens lag die „John H. Kirby", als „Wolf" auf sie stieß, weit von ihrem richtigen Kurs: ihr Kapitän wußte nicht, daß er das Kap schon hinter sich hatte und hielt sein Schiff noch steif auf Ostkurs. An seinem ersten Anlaufhafen, Port Elizabeth, war der Segler schon vorbei, und der Kapitän hatte von Afrika „überhaupt nichts gemerkt". Angeblich versagte der Chronometer. Man sei auch auf dem ganzen Wege von Amerika bis dorthin keinem Schiff begegnet, so daß man ihn nicht berichtigen konnte.

Kapitän Blom von der „Kirby" kam mit achtzehn Mann auf „Wolf", die mit allerhand Schwierigkeiten noch in den achteren Laderaum hineingepreßt wurden. Beide Gefangenenlager unten waren jetzt unglaublich voll. Hängematten mußten doppelt und dreifach übereinander angebracht werden, und außerdem schlief noch ein Teil der Belegschaft unter diesen auf den kahlen Platten. Natürlich konnte man in dem Gedränge für die Hunderte von Menschen in hygienischer Beziehung nur das Nötigste tun.

Die Mannschaft der „Kirby" bestand hauptsächlich aus Skandinaviern mit amerikanischer Staatsbürgerschaft, wie die Besatzungen der Segler, die Neger im Pazifik auf-

brachte. Verläßliche Leute, die ihr Amerikanertum aufrecht erhielten und nicht daran dachten, von den „Neutralitätsvorrechten", die man ihnen auf „Wolf" anbot, Gebrauch zu machen. Übrigens waren diese Rechte, die man an Bord erwerben konnte, im Wert sehr gefallen. Allen, die früher erklärt hatten, nicht Amerikaner zu sein, war gegen die Verpflichtung, der deutschen Besatzung bei der Arbeit zu helfen, die Zusicherung gegeben worden, daß man sie als Neutrale behandeln werde. Doch sahen diese Neutralen jetzt ein, daß ihr ganzes „Privileg" im wesentlichen darin bestand, daß sie wie Kulis schuften durften, wenn es galt, aus den Beuteschiffen die Kohlenmassen schnell umzuladen. Wohl bekamen sie dafür auch etwas Löhnung, aber die Deutschen im Vorschiff, bei denen sie wohnten, schenkten ihnen kein Vertrauen, und ihre früheren Kameraden, die im Gefängnis leben mußten, zeigten ihnen nur Verachtung. Überdies wurden sie im Alarmfall genau so wie die anderen Gefangenen unter Deck eingeschlossen; waren also auch wie diese auf Gedeih und Verderb ans Schiff gefesselt.

Allmählich drehte „Wolf" nun nach Süden, um das Kap Agulhas in größerem Abstand zu umrunden. Wie wir erfuhren, passierte er es in gut hundert Meilen Entfernung. Aus zweierlei Gründen hielt er so weit ab: um den Wachschiffen vor den Küsten nicht aufzufallen und um nicht etwa in diesem Gebiet auf eine jener Minen zu rennen, die er selber ausgelegt hatte. Durch solchen Unfall sein Schiff zu verlieren, wäre für den Kommandanten natürlich ein harter Schlag gewesen. Und diese Gefahr war nicht gering.

Wie früher erwähnt, war „Wolf" auf der Ausreise, am 16. Januar, in der Nähe von Kapstadt dem Kreuzer „Berwick" und einem Truppentransport begegnet, und hatte am selben Abend noch das Minenfeld vor Kapstadt gelegt. Nach amtlichen Angaben lagen vor Kapstadt 25 Minen, bei Kap Agulhas 29.

Für diejenigen, die in Erdkunde schwach sind, sei gesagt, daß das Kap der Guten Hoffnung nicht die südlichste Spitze von Afrika ist, sondern Kap Agulhas, etwa neunzig Meilen weiter südöstlich von dem bekannten Kap der Guten Hoffnung, das vierzig Meilen südlich von Kapstadt in die See ragt.

Die Minen dort traten zuerst in Erscheinung am 26. Januar 1917, als der Dampfer „Matheran" (7654 Tonnen) vor Kapstadt sank.

Zwischen Januar und August gingen in jenem Seegebiet fünf Schiffe, einschließlich „Matheran", durch die Minen zugrunde: am 6. Februar der Dampfer „Tyndareus" (11 000 Tonnen) von derselben Linie wie „Perseus", der vor Colombo verloren ging; am 18. Februar „Cilicia" (3750 Tonnen), am 10. August die „City of Athens" (5604 Tonnen) von der Ellerman-Linie, die vor Bombay ihre „City of Exeter" durch Mine verlor, und am 26. August der Dampfer „Bhamo" (5244 Tonnen).

Zwei dieser Schiffe ereilte das Schicksal vor Kap Agulhas, drei vor Kapstadt, und von den fünfen konnten zwei, „Tyndareus" und „Bhamo", noch den rettenden Hafen erreichen.

Die Versenkung dieser Schiffe erregte in Südafrika

ebenso großes Aufsehen wie in Australien die Nachricht von der Entdeckung deutscher Minen in der Tasmansee. Und die wildesten Gerüchte liefen darüber in Kapstadt um. Man glaubte sogar in fast allen Kreisen, daß Unterseeboote im Spiele seien.

Als das Vorhandensein von Minen unzweifelhaft bewiesen war, rüstete man vier Walfangschiffe als Minensucher aus und setzte sie vor Kapstadt an. Sehr schwierig gestaltete sich die Suche auf dem Felde vor Kap Agulhas: im ganzen Jahre 1917 gelang es nur, sieben Minen zu fischen, die man gleich unschädlich machte.

Aber nicht nur die genannten Schiffe wurden Opfer dieser Minen, sondern auch ein Walfisch. Er hatte das Pech, beim Kap Agulhas mit der Nase auf eine Mine zu stoßen und wurde später, ohne Kopf, treibend aufgefunden.

Ein paar Minen trieben auf Strand und veranlaßten ähnliche Abenteuer wie die an der Westküste von Neuseeland und im Süden von Neu-Südwales. Beispielsweise entdeckte Mr. Louw, ein südafrikanischer Farmer, im Januar 1918 am Strand eine Mine. Der Mann hatte scheinbar keine Ahnung von den schon gesunkenen Schiffen wie überhaupt von den dortigen Minen. Er hielt das Ding wohl für einen Kessel und klopfte, um hineinzusehen, mit Hammer und Meißel die Hörner ab. Und – ein wunderbarer Zufall – die Mine explodierte nicht! Obendrein leistete sich Herr Louw, als der Sprengstoff, von der Sonne weich gemacht, herausleckte, die Kühnheit, ein Streichholz daran zu halten. Und auch das überlebte er! Aber eine Stichflamme schoß mehrere hundert Fuß empor,

so daß Mr. Louw doch die Flucht ergriff und die Mine nicht mehr berührte.

Der Ortspolizist verstand von Minen ebensowenig. Als ihm der Farmer berichtete, wie es ihm ergangen sei, rollte er einfach die Mine beiseite und damit fertig. Die Marine erfuhr erst auf Umwegen von dieser Geschichte.

Die Tage unterhalb Afrika, auf dem Wege in den Atlantik, waren für die Gefangenen die angenehmsten der ganzen Kriegsfahrt.

Angenehm ist ein merkwürdiges Wort bei der Lage der Hunderte von Männern, die wie Schafe im Schlachthof zusammengepfercht waren, und doch habe ich den Ausdruck gebraucht, weil er stimmt. Eine so große Schar junger Männer kann eben nicht für lange Zeit nur in stummer Verzweiflung verharren, mag die Lage noch so schlimm sein. Wir verstanden noch, uns zu freuen, wenn sie ein wenig besser wurde.

Dort beim Kap war es ein Genuß, auf der Schanz ausgestreckt liegend, die großen Roller zu betrachten, wie sie sich heranwälzten, unter den Kiel des Schiffes liefen und es langsam hoben und senkten. Auf hoher See bewährte sich „Wolf" ganz vorzüglich, und besonders seetüchtig zeigte er sich in dieser gewaltig hohen Dünung des Südatlantik. Er hatte, wenn er überholte, nicht die geringste Schlagseite und bewegte sich niemals ruckend. Ein ausgezeichnet gebautes Schiff.

Bei uns im Lager tat jeder sein Bestes, das Leben erträglich zu gestalten. Man konnte einfach nicht fortwährend

murren, wenn man auf so engem Raum mit vielen Heizern der Handelsmarine zusammenleben mußte. Die Kerle haben nicht wenig Humor.

Ich bin in Deutschland als Kriegsgefangener mit allen möglichen Leuten eingesperrt gewesen: mit einem britischen General, mit Baronen, Offizieren aus Rußland, Amerika, aus Rumänien, Frankreich, Belgien, aus Polen, Japan, Ägypten, Italien, – und kann darüber einiges sagen. Vielleicht liegt es an mir, daß ich bei jedem die Lichtseiten zu finden weiß, wenn er sich nur anständig benimmt. Mit fast allen, die ich traf, kam ich gut zurecht. Am besten, soweit mir erinnerlich, mit der Mannschaft eines amerikanischen Zerstörers. Das waren ganz famose Jungens. Doch wenn es heißt, in mißlicher Lage fröhlich sein und den Kopf hochhalten, dann wünsche ich mir als Kameraden die Schiffsheizer aus Liverpool, aus London oder Glasgow und andere schlichte Leute. Am erfreulichsten an dem Zusammenleben gerade mit diesen Menschen fand ich, daß ihre Fröhlichkeit nicht oberflächlich oder etwa gezwungen war, sondern angeboren, und gerade da zum Vorschein kam, wo der düsterste Pessimismus durchaus begreiflich gewesen wäre. Wenn sie nur ein Schifferklavier oder eine Mundharmonika in Bewegung setzen konnten, waren unsere Mannschaften wirklich nette Kameraden. Nur einmal ging die gute Laune auch ihnen aus: in der erstickenden Hitze der Offakbucht und später, als sie, vom Skorbut geschwächt, liegen mußten.

Die frohe Stimmung auf dem Schiff hielt nach dem Passieren des Kaps ungefähr noch acht Tage an. Dann

aber, als „Wolf" nordwestwärts dampfte, in den Atlantik, brach der Skorbut richtig aus. Ich mußte damals ziemlich oft zwischen Gefängnis und Lazarett hin und her und bekam einen tiefen Einblick in die Zustände vorn und achtern.

Die Gefangenen im Achterschiff wurden gleich zu Dutzenden von der Krankheit niedergeworfen. Bei vielen hatten sich schon eine Weile die ersten Zeichen bemerkbar gemacht: Unruhe, Abmagerung, Übelkeit. Nun fielen ihnen die Zähne aus. Manche schwollen dick auf zu verschlafenen Jammergestalten; ihr Fleisch wurde quallig und gelb, so daß jede Berührung auf ihrer Haut einen Eindruck hinterließ. Andere waren mit Ausschlag bedeckt: violette, rote, sogar grüne Flecke erschienen auf dem ganzen Körper. Das kranke Fleisch juckte entsetzlich, und wenn die Leidenden sich kratzten, entstanden aus den wunden Stellen riesige Geschwüre.

Manche wurden blind oder fast blind, ihre Augen verdickten sich zu schwammigen, blutdurchsetzten Klumpen, in denen die Hornhaut fast verschwand.

Und sie rochen furchtbar; ihre Wunden, ihr Atem. Die armen Teufel verfaulten buchstäblich bei lebendigem Leibe. Dieser grausame Ausdruck allein gibt ein richtiges Bild ihrer Leiden: sie verkamen an Körper und Geist, und schließlich verfaulten ihre Lungen. Das war das Ende.

Das Schlimmste aber bei dem Skorbut war für die von ihm Verschonten: den geistigen Verfall der Leidenden ansehen zu müssen. Zu erleben, wie die Kameraden, kräftige, gesunde Menschen, täglich mehr verfielen und zu elenden Wracks wurden, in denen jeder Wille erstarb.

Niemand von uns hatte bisher den Skorbut kennengelernt. Wir hatten geglaubt, daß die alten Seemannsberichte über die Krankheit maßlos übertrieben seien. Doch die scheußlichen Symptome eines schweren Skorbutausbruches kann man gar nicht übertreiben. Diese Pest der Seefahrt vereinigt in sich alle üblen Züge der Ruhr, der Syphilis und Wassersucht.

Und ein wenig frische Verpflegung, ein paar Zitronen oder Orangen hätten allen die Heilung gebracht! Aber da war nichts zu machen. Es gab keinen Ausweg. Statt frischer Speisen mußten auch die Kranken ständig Konservenkrebse und Reis, Reis und Konservenkrebse essen. Kapitän Nerger hatte auf den gekaperten Schiffen jeden Bissen frischer Nahrung für seine eigenen Leute beschlagnahmt; für die Gefangenen blieb nichts übrig. Wer hätte ihm das verdenken können! Die Gesundheit seiner Besatzung ging ihm selbstverständlich vor; die Mannschaft des „Wolf" auf den Beinen zu halten, war das wichtigste Gebot[44].

Als der erste Schreck vorbei war, ertrugen alle die Pein des Skorbuts geduldiger. Die Gefangenen gewöhnten sich daran, wie sie sich auch früher schon an viel Schlimmes gewöhnen mußten.

Stabssergeant Alcon Webb vom australischen Armeesanitätskorps setzte sich für die Kranken besonders ein. Webb war Gefangener von der „Matunga" und hätte mit O'Grady, dem Unteroffizier, der mit ihm reiste, von Rechts wegen als Nichtkämpfer auf „Igotz Mendi" gebracht werden müssen wie die Sanitätsoffiziere. Für die

kranken Gefangenen war es ein Segen, daß Webb auf „Wolf" behalten wurde.

Außer dem kleinen Lazarett mußte auch ein Teil unseres Lagers für Kranke hergerichtet werden. Dort arbeitete Webb unter Aufsicht des deutschen Schiffsarztes. Unablässig, monatelang, betreute er hier alle Kranken; arbeitete sich fast selbst zuschanden, um die Leiden der armen menschlichen Wracks möglichst zu lindern, trotzdem ihn selber immerfort Malariaanfälle niederwarfen.

Ich sollte das neue Lazarett und die Kameraden im Zwischendeck während der nächsten zwei Monate nicht zu sehen bekommen. Von Webb später mehr.

Als der Skorbut sich verbreitete, wurden keine weiteren Kranken ins Mittelschiffslazarett gebracht. Und ich muß zu meiner Schande gestehen, daß ich darüber froh war.

Der erste Fall mit dem Verrückten, der sich im Bett die Zähne ausriß und auf seinem schwammigen Fleisch spielerisch Muster zeichnete, hatte mich ganz elend gemacht und mich so mit Entsetzen erfüllt wie noch nichts in meinem Leben; nicht einmal die Stunden, als sich „Wolf" mit über hundert Minen an Bord in der Straße von Karimata gefechtsbereit machte. So entsetzt war ich über die ekle Krankheit, daß ich dem Schiffsarzt und dem Sanitäter Wulff meine Furcht eingestand und mich auch nicht beruhigte, als mir beide versicherten, daß mich der Skorbut verschonen werde. Sie hielten ihr Wort: ich erkrankte zwar, doch dank der Fürsorge dieser beiden nicht an Skorbut.

So sah es also Anfang Dezember, als „Wolf" in den Atlantik vordrang, bei uns aus: die Gefangenen vom

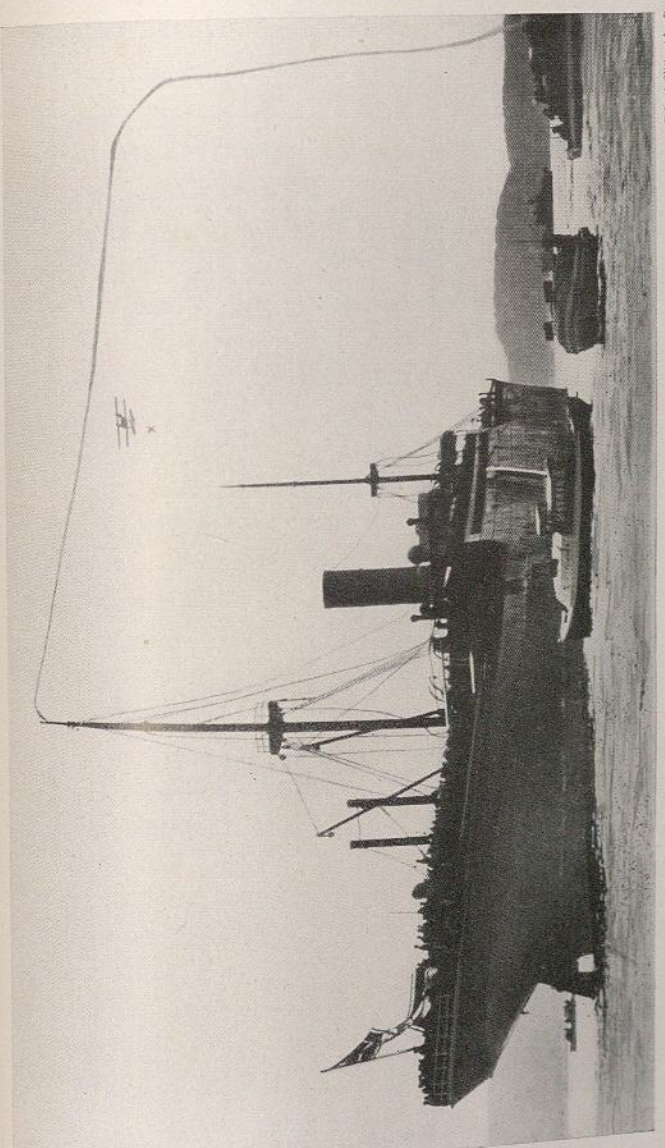
Skorbut gepeinigt, die Mannschaft des Schiffes zwar tadellos disziplinier wie sonst, aber doch von Sorge erfüllt, ob es „Wolf" gelingen werde, an den Patrouillen im Atlantik vorbeizukommen; auf der Brücke mit verbissenem Gesicht der Kommandant, der sein Schiff auf diesem Kurs hielt, auf dem es aller Voraussicht nach doch die Heimat nie wieder erreichen konnte.

Mitte Dezember, noch auf Nordwestkurs, traf der „Wolf" wieder auf Beute. Gegen Abend des 14. wurde im Süden eine Bark unter vollen Segeln gesichtet. Das Schiff, anscheinend schwer beladen, lag auf nördlichem Kurs.

Nerger machte jetzt keine Umwege mehr, um ein Schiff zu kapern, sondern dachte nur noch daran, wie er „Wolf" durch die Nordsee heimbringen konnte. Doch ein Beuteschiff so kommen zu sehen, daß es seinen Kurs kreuzen mußte, war eine zu mächtige Versuchung.

Die ganze Nacht folgte er der Bark, die so rasche Fahrt machte, daß es „Wolf" Mühe kostete, mitzuhalten. Bei Tagesanbruch befahl er dem Segler durch Signal, beizudrehen. Da er bereits festgestellt hatte, daß dieser armiert war, ließ er Geschütze und Torpedos auf ihn richten, bis sein Prisenkommando das Schiff bestiegen und sich die Führung gesichert hatte.

Die Bark war französisch: „Maréchal Davout" (2192 Tonnen) aus Nantes, unter Kapitän Louis Bret, auf der Fahrt von Australien nach Europa. Ladung: Weizen. Nächstes Ziel: Dakar, Französisch-Westafrika, wo der Kapitän Instruktionen holen und sich vielleicht in einen Geleitzug einordnen sollte.



Scherl-Bilderdienst

„Wolf" kehrt nach 451 Tagen in die deutschen Gewässer zurück. Lang weht der Heimatwimpel vom Mast × Seeflugzeug „Wölfchen"

„Maréchal Davout" hatte schon am Abend, als das Schiff unter allem Tuch wie unter weißen Wolken daherkam, einen herrlichen Anblick geboten; aus der Nähe erkannte man nun, daß es zu den schönsten Seglern gehörte, die noch auf den Meeren lebten. Für „Wolf" war es jedenfalls der größte, den er bisher aufgebracht hatte. Die Mannschaft bestand nur aus Franzosen. Das Schiff, vom Klüverbaum bis zum Heck blitzblank, trug außer einer Funkeinrichtung (für Segelschiffe damals noch selten) zwei von Artilleristen bediente Unterseeboot-Abwehrgeschütze. Überhaupt wurde „Maréchal Davout" wie ein Marineschulschiff geführt. Mir ist bisher noch kein schönerer und besser bemannter Segler begegnet.

Eigentlich ist, selbst in Seemannskreisen, wenig bekannt, daß Frankreich als letztes größeres Land noch eine stattliche Segelschiffsflotte besaß, deren Schiffe nicht so überaus sparsam bewirtschaftet wurden wie andere, sondern wie Klipper in den besten Zeiten bemannt und ausgerüstet waren. Der vorzüglich gehaltene „Maréchal Davout" war einer dieser französischen Segler, die zum Teil oder ganz von der Regierung gehalten wurden.

Zu den französischen Großsegelschiffen gehörte auch die „France", mit 4000 Tonnen eines der größten seiner Art. „France" ging nach dem Kriege im Stillen Ozean zugrunde. Ihre Schwesterschiffe wurden später, soweit sie nicht schon von den deutschen Kapern und U-Booten vernichtet waren, als im Frachtverkehr nicht mehr lohnend abgetakelt.

Jetzt sind von der Weltsegelschiffsflotte knapp noch ein

Dutzend Schiffe unter finnischer Flagge in Fahrt*. Mit äußerster Sparsamkeit geführt, machen sie jährlich eine Reise nach Australien, um Weizen zu laden. Diese letzten Windjammer sind berühmt geworden durch Allan Villiers, der mit der Schilderung ihrer Reisen den Schwanengesang der Segelschiffahrt geschrieben hat.

Die Vorräte von „Maréchal Davout" wurden in Booten herübergeholt, ebenso die Besatzung. Ob man auch für diese Leute noch im Gefangenenraum Platz finden konnte, war ein Rätsel. Doch es wurde gelöst. Dann wurde dieser stolze Segler genau so versenkt wie „John H. Kirby". Mit vollem Tuch verschwand er im Meer.

Die Lebensmittel von dem Franzosen waren gut, und in Anbetracht dessen, daß das Schiff sich schon am Ende einer langen Reise befunden hatte, war frische Verpflegung sehr reichlich vorhanden. Da die Besatzung damit gerechnet hatte, Weihnachten noch unterwegs zu sein, fand man an Bord für die Festtage ein Schwein sowie Enten und Hühner vor, ferner französischen Wein in Fässern.

Nerger behielt die frische Verpflegung für seine Leute. Da er glaubte, daß der Wein ein brauchbares Mittel gegen Skorbut sei, ließ er zur Freude seiner Mannschaft gleich einen Teil davon ausschenken. Auch ich bekam von einem Deutschen ein paar Becher voll. So hatte die Versenkung der „Maréchal Davout" für mich auch ihre erfreuliche Seite.

Fünf Tage später traf der „Wolf" seinen Kohlendampfer „Igotz Mendi" bei der kleinen Insel Trinidad, die, etwas nördlich von Rio de Janeiro, ungefähr fünfhundert Meilen vor der Küste Brasiliens liegt. Nerger hatte in Betracht gezogen, daß dieses einsame Felseneiland jetzt, da man auf deutsche Kaper im Atlantik nicht mehr gefaßt war, unbewacht sein werde. Trotzdem hatte er, umsichtig wie stets, den Treffpunkt der Schiffe nicht dicht bei der Insel gewählt, sondern weiter südlich. Nach der langen Reise von Cargados ums Kap mußte „Wolf" jetzt unbedingt aus dem Spanier Kohle nehmen. Der Ankerplatz unterhalb Trinidad war die einzige etwas geschützte Stelle in jenem Gebiet, wo man die Schiffe zu diesem Zweck nebeneinander festmachen konnte.

Als „Igotz Mendi" in Sicht gekommen war und „alles wohl" gemeldet hatte, nahmen beide Schiffe sofort direkten Kurs auf Trinidad. Am Abend des 20. Dezember standen sie schon dicht vor der Insel, als Nerger sich plötzlich gezwungen sah, seinen Plan zu ändern und mit Höchstfahrt abzudrehen. Ein Funkspruch vom brasilianischen Festland war von „Wolf" aufgenommen worden. Er war an den diensthabenden Offizier der Truppen auf Trinidad gerichtet und sollte von dort aus bestätigt werden. Also war Trinidad doch bewohnt! So schnell die Maschinen laufen wollten, strebten „Wolf" und „Igotz Mendi" wieder südwärts.

Offenbar hatte die Regierung Brasiliens, nachdem die Insel Trinidad wiederholt von Auslandskreuzern benutzt worden war, dort eine Funkstelle eingerichtet und gerade für solche Fälle einen Truppenteil stationiert.

* Fast ohne Ausnahme deutschen Ursprungs, in Notzeiten an Finnland verkauft. (Der Übersetzer)

Hätte diese Funkstation nicht am Abend des 20. Dezember sich verraten, so wären am nächsten Morgen die Schiffe in der Nähe der Insel gesichtet worden. Und dann? Schon nach wenigen Stunden wären dann ein paar Kriegsschiffe eingetroffen, die dem „Wolf" den Garaus machten.

Die aufgefangene drahtlose Nachricht war an sich belanglosen Inhalts: Vizeadmiral Adelino Martines teilte dem Kommandanten von Trinidad mit, daß er, Martines, den Posten des Admiralstabschefs in der Marine Brasiliens übernommen habe.

Südlich Trinidad, etwa siebenhundert Meilen von Montevideo, erlebte „Wolf" Weihnachten 1917 sein zweites Christfest in fernen Meeren. Ich hörte, daß die Gefangenen, soweit sie nicht krank darniederlagen, auch eine Festfreude haben sollten: etwas mehr Krebskonserve zum Reis und dergleichen.

Im Vorschiff ging es lebhaft zu. Der Deutsche pflegt das Weihnachtsfest groß zu feiern, und es gab jetzt viel Wein und Whisky usw. Ein paar Matrosen brachten den Weihnachtsbaum ins Lazarett, um ihn mir zu zeigen, doch von dem Wein, den sie mir geben wollten, konnte ich keinen Tropfen trinken. Also war ich ernstlich krank. In meinem Gedächtnis liegt dieses Fest wie im Nebel. Einige Freunde bekamen Erlaubnis, mich zu besuchen: Zahlmeister Pyne von der „Matunga", Taylor und Rees.

Rees, der Zweite Offizier der „Wairuna", sollte Briefe in die Heimat mitnehmen; dem Glücklichen war eröffnet worden, daß er, sobald „Igotz Mendi" herankam, auch auf diesem eingeschifft werde. Auf dem Spanier waren in-

zwischen noch Kammern hergerichtet worden für ein paar alte Männer und Kranke sowie für Rees. Einige von den schwer Erkrankten hätten die Umladung nicht mehr vertragen. Die Skorbutkranken blieben alle auf „Wolf", weil sie auf dem spanischen Schiff, sobald es in nördliche Breiten gelangte, wie die Fliegen gestorben wären. Wenn etwas sie noch retten konnte, dann die Dampfheizung, die „Wolf" besaß.

Rees sah aus wie ein wandelnder Leichnam. Er hatte sich absichtlich krank gemacht, um mit fortgeschickt zu werden. Eine beginnende Zuckerkrankheit hatte er dadurch verschlimmert, daß er allen erreichbaren Zucker rücksichtslos aß. So zu handeln, erforderte Mut. Rees erreichte seinen Zweck. Da er ein erfahrener Seemann war, wurden seine Mitteilungen, als er später in Dänemark nach dem Schiffbruch des „Igotz Mendi" wieder an Land kam, der britischen Admiralität noch wertvoll.

Gleich nach der Feier am Heiligabend begann für die deutsche Besatzung schwere Arbeit. Nach dem Ablaufen von Trinidad war grober Seegang aufgekommen, und Kapitän Nerger hatte noch auf Besserung des Wetters gewartet, um die Schiffe aneinanderlegen zu können. Im Südatlantik gab es für ihn nirgends einen sicheren Ankerplatz, und die Kohle mußte er haben.

Da sich am Nachmittag des Weihnachtstages der Seegang nicht legte, ließ Nerger alle Bedenken fallen und vertäute „Wolf" an „Igotz Mendi". Alle verfügbaren Fender und Puffer wurden an die Bordwände gehängt. Es gelang, „Igotz Mendi" längsseits zu bringen, ohne

„Wolf" ein Leck zu schlagen. Kaum aber lagen die Schiffe zusammen, als die erste schwere See sie so hart aneinander warf, daß „Wolf" erzitterte wie von einem Torpedo getroffen.

Ich flog aus dem Bett. Während ich mich, daneben liegend, noch besann, kam der zweite Anprall. Eine große Beule in der Bordwand des „Wolf" war das Ergebnis.

Da wurde es Zeit für mich, Ausschau zu halten. Die zwei Schiffe waren lose vertäut, und bei allen Fendern standen Matrosen. In der hohen Dünung krachten die Schiffe immer wieder zusammen. Unter diesen Bedingungen schien es Wahnwitz, sie nebeneinander liegen zu lassen, denn so wuchtige Stöße verträgt auch das stärkste Schiff nicht lange.

Der kleinere „Igotz Mendi" lag tiefer im Wasser als der „Wolf". Plötzlich traf „Wolf", der stark überholte, ihn mit voller Wucht mittschiffs, beschädigte seine Deckbauten schwer und zertrümmerte ihm die halbe Brücke.

Auf „Igotz Mendi" stand die spanische Mannschaft mit den zehn, elf Frauen an Deck. Alle klammerten sich krampfhaft fest, kaum fähig, sich auf den Beinen zu halten, wenn ein neuer Prall den Dampfer traf.

Die Frauen konnten einem leid tun. Wenn sie auch jetzt keine Granaten oder Versenkung zu fürchten brauchten, so war doch ihr Schicksal ungewiß. Über vier Wochen lebten sie schon auf dem schmutzigen Kohlenschiff. Gewiß war dort die Zukunft für sie nicht so gefährlich wie auf „Wolf", aber doch gefährlich genug. Als des Spaniers Brücke zertrümmert wurde, erwartete jeder, daß Nerger nun befehlen werde, die Trossen sofort loszuwerfen. Doch das geschah nicht. Im Gegenteil: trotzdem die Schiffe bald so zerbeult aussahen wie eingedrückte Konservenbüchsen, befahl er, mit dem Kohlen anzufangen.

Die Luken des Spaniers wurden geöffnet und die Kohle auf „Wolf" geschleudert, einerlei wohin sie traf, wenn sie nur auf Deck niederfiel. So ging es die ganze Nacht hindurch, und nicht selten stürzten die Schaufelnden um, wenn die Schiffe wieder zusammenkrachten.

Als am Morgen des 26. die Trossen endlich eingeholt wurden, lagen rund 500 Tonnen Kohle auf dem „Wolf". Genug, um eine Weile zu fahren, aber nicht genug für den Weg bis nach Deutschland. Wenn man sich über die Reling beugte, sah man, wie schwer „Wolf" beschädigt war: hier und da traten die Nieten heraus, und einige Platten schienen nicht nur verbeult, sondern auch gebrochen zu sein. Aus den unteren Räumen drangen Gerüchte, daß das Schiff leck sei und überall sich Schäden zeigten; Gerüchte, die bald bestätigt wurden.

„Igotz Mendi" schien noch schlimmer beschädigt, war aber, weil er tiefer lag, von dem schwankenden „Wolf" nur im Oberschiff getroffen worden.

Diese hart mitgenommenen Schiffe noch über Tausende von Meilen durch die Winterstürme im Nordatlantik vorwärts zu bringen, schien uns eine Aufgabe, die kein sterblicher Seefahrer lösen konnte. Doch sobald die Trossen eingeholt waren, schlug Kapitän Nerger nördlichen Kurs ein.

17

Durch die Blockade in die Heimat

Über eine Woche nach dem ersten gefährlichen Kohlen auf dem offenen Atlantik hielten „Wolf" und „Igotz Mendi" nördlichen Kurs. Nerger hoffte, in den tropischen Zonen zwischen Afrika und Brasilien ruhigere See zu finden. Er wurde enttäuscht. Der Seegang blieb hoch.

Aus der Kühle des Südatlantik gelangte man in die stickige Hitze, die vor der Westküste Afrikas ständig steht. Aber die See ward nicht ruhiger. Eine ölige Dünung lief dort, die für Kohlenübernahme auf offener See noch ungünstiger war als das schwere Wetter beim ersten Mal. Der letzte Tag des Jahres nahte: dreizehn Monate war „Wolf" nun unterwegs.

Auch am Neujahrstag 1918 dampfte das lecke Schiff noch nordwärts mit seiner Höchstfahrt von jetzt acht Meilen; zeitweise noch weniger. Seine Aussicht, durch die Blockade zu kommen, wurde von Tag zu Tag geringer. Wenn es ihm wirklich gelingen sollte, die Wachtschiffe im Atlantik zu täuschen, mußte Nerger obendrein die Blockadelinie in der Nordsee noch vor Februar erreichen, ehe die

Tage merklich länger wurden. Die langen Eisnächte des Nordens konnten allein die schwache Aussicht, unbeachtet durchzubrechen, etwas erhöhen.

Aber noch lagen zwischen „Wolf" und Deutschland Tausende von Meilen, die Mitte des Winters war überschritten, die Geschwindigkeit des Schiffes lächerlich klein. Durch die beschädigten Bordwände drangen stündlich vierzig Tonnen Wasser, und in den Bunkern war nicht genug Kohle für die ganze Entfernung. Überdies blieb ungewiß, ob sich das Wetter so besserte, daß man nochmals wagen konnte, Kohle aus dem anderen Schiff zu übernehmen.

Bei uns im vorderen Teil des Schiffes fing das neue Jahr sehr still an. Ich war achtern seit Wochen nicht mehr gewesen. Von Pyne, der mich dann und wann besuchte, wenn er Erlaubnis dazu bekam, erfuhr ich, daß die meisten Gefangenen aus der ersten Zeit jetzt vom Skorbut gepackt worden waren.

Im Lazarett war außer mir kein Gefangener untergebracht, und mir kam es fast vor, als sei ich inzwischen Deutscher geworden. Was durchaus kein schlimmes Schicksal wäre: feinere Kerle als die Mannschaft des „Wolf" hätte man kaum finden können. Freilich waren sie in jenen Tagen alle recht ernst. Nicht etwa mürrisch oder unfreundlich; es fehlte ihnen eigentlich nur die laute, wilde Begeisterung, die erfolgreiche Freibeuter auf der Heimfahrt nach so langer Reise eigentlich hätten haben können. Aber noch waren sie ja nicht in der Heimat und machten sich keine Illusionen über das, was vor ihnen lag. Ihre allgemeine Stimmung schwankte zwischen ruhigem Hoffen

und dem mutigen Verzicht, falls das Glück ihrem Schiff versagt bleiben sollte.

In der klebrigen Hitze beim Aquator ließen sich die meisten Matrosen während ihrer Freiwache auf dem Vorschiff nieder. Viele bastelten Andenken für die Heimat. Wenn sie die Heimat je wieder erreichten –. Eine Lieblingsbeschäftigung wurde wieder aufgenommen: die Schnitzerei von Spazierstöcken aus dem Rückgrat des Haifischs. Wenn nur große Gräten vorhanden waren, wurden diese einzeln poliert und mehrere zusammengefügt.

Als ich einige Jahre später einen der Männer vom „Wolf" in Hamburg traf, nahm er mich mit in seine Wohnung. Dort verwahrte seine Frau als wertvollsten Schmuck einen solchen Haifischspazierstock auf dem Ehrenplatz am Kamin. Sie liebte das Stück und fand es sehr hübsch. Und fragte mich, ob ich dabei gewesen, als damals ihr Mann über Bord gesprungen sei und den Haifisch getötet habe, indem er ihm seinen Arm ins Maul stieß, um ihr dies Erinnerungsstück zu bringen. Ich bestätigte gern, das gesehen zu haben und fügte hinzu, daß ihr Hans dieses Rückgrat um keinen Preis hätte hergeben wollen und sogar dem Kommandanten, der das Ding gern haben wollte, die Bitte glatt abgeschlagen hätte.

Ein anderer beliebter Zeitvertreib auf dem Vorschiff war: sich tätowieren zu lassen. Einer der neutralen Seeleute, der geschickt mit der Tätowiernadel umging, hatte stets viel zu tun. Sein eigener Körper war über und über mit „Bildern" bedeckt, die nicht alle salonfähig waren.

Auf seinen Bauch war ein nacktes Weib gezeichnet, das noch nackter und lebendiger wirkte, wenn er bestimmte Muskeln bewegte.

Einmal täglich wenigstens ging einer nach vorn, um nachzusehen, ob am Bug noch die Haiflosse saß, die man vor so langer Zeit voll Hoffnung dort angenagelt hatte. Der Glaube an diesen Glücksbringer war noch unerschüttert, denn bisher hatte er „Wolf" doch stets durchgeholfen.

Am 4. Januar nachmittags wurde die beschauliche Arbeit auf dem Vorschiff unterbrochen: ein Segel war in Sicht gekommen. „Alle Mann auf ihre Posten!"

„Wolf" trug, als er sich dem Segelschiff näherte, seine volle Tarnung. Die Gefangenen waren eingesperrt, Torpedo- und Geschützmannschaften hockten wie üblich in ihren Verstecken oder lagen platt auf Deck, damit sie nicht gesehen wurden. Auf „Wolf" wehte, als er dem fremden Schiff zur Beobachtung näherrückte, die britische Handelsflagge am Mast, und Nerger wahrte bei den Signalen, die alsbald ausgetauscht wurden, ganz die britische Eigenart.

Die Bark lag unter vollen Segeln auf westlichem Kurs, Richtung Südamerikaküste. Ein stattliches Schiff, ähnlich dem „Maréchal Davout", aber nicht so sehr gepflegt wie das feine französische Fahrzeug.

Ein neutrales Schiff, wie bald erkannt ward. Name und Nationalität standen in großen Buchstaben an der Bordwand. Durch Signal gab es sich zu erkennen als das norwegische Vollschiff „Storo Brore", 2050 Tonnen,

in Ballast auf der Fahrt von Beira, Portugiesisch-Ostafrika, nach Montevideo.

Kapitän Nerger wünschte der Bark, ohne die Fahrt zu verlangsamen, gute Reise. Nach einer Weile aber wurde er anderen Sinnes und ging plötzlich unter der deutschen Flagge auf Gegenkurs. Ein Prisenkommando brachte die verblüfften Norweger als Gefangene auf den „Wolf", Zeitbomben schickten den Segler zu Grund.

Das Vorgehen war ein glatter Bruch des internationalen Seerechts. In Norwegen wurde späterhin als Entschuldigung vorgebracht, daß „Storo Brore" ehemals ein britisches Schiff gewesen sei und Nerger in dem Glauben gehandelt habe, eine rechtmäßige Prise zu machen. Das war aber nur Sand in die Augen. Tatsächlich fuhr in grauer Vorzeit diese Bark einmal unter britischer Flagge mit dem Namen „Afon Alaw", doch Kapitän Nerger versenkte sie nur, weil er befürchtete, daß die Norweger die Tarnung des „Wolf" durchschaut haben könnten. Er mußte sich vor Entdeckung sichern[45].

Der deutsche Kommandant hat hier, von seinem Standpunkt aus betrachtet, vollkommen richtig gehandelt. Es hieß zuviel von ihm verlangen, jetzt, nach allem, was er durchgemacht hatte, seinen „Wolf" aufs Spiel zu setzen, – wenn später eine Entschuldigung die Versenkung des Norwegers unschwer wieder gutmachen konnte.

Die grobe Dünung hielt weiter an, als beide Schiffe wieder nordwärts zogen. Auch als sie einige Tage darauf den Aquator passierten, änderte sich der Seegang nicht.

Die Unmöglichkeit, sein Schiff schnell mit Kohle zu versorgen, und die Verzögerung des Vormarschs verstimmten Nerger, der als wirklicher Führer weit voraussah und stets besonders die großen Linien seiner Unternehmungen im Auge hatte. Er mochte jetzt wohl auch daran denken, daß er diese unangenehme Lage eigentlich hätte vermeiden können.

In der Nähe der Kokosinsel waren bald nach der Kaperung des „Igotz Mendi" die Bunker des „Wolf" vollgestopft worden, doch reichte dieser Kohlenvorrat eben nur bis zum Südatlantik. Nerger wäre nicht gezwungen gewesen, im offenen Atlantik zu kohlen, wenn er dafür gesorgt hätte, daß man die unteren Laderäume ebenfalls mit Kohle füllte. Dann wäre man freilich gezwungen gewesen, die äußerst wertvolle Beute aus „Hitachi Maru", Waren für viele Millionen Mark, über Bord zu werfen. Aber der Mensch zahlt nun einmal nicht freiwillig so hohe Preise. Daher also die jetzigen Kohlennöte[46].

Am 10. Januar entschloß sich Nerger abermals zu dem verwegenen Spiel: die beiden schon so beschädigten Schiffe wieder zu verbinden, um Kohle auf „Wolf" zu übernehmen. Bei dem heftigen Seegang schien das unmöglich. Fast mit Sicherheit ließ sich erwarten, daß entweder „Wolf" oder „Igotz Mendi" bei dieser See zugrunde gingen oder beide.

„Igotz Mendi" kam mit schon offenen Luks, alles fertig zum schnellsten Beginn des Kohlens, längsseit. Wie beim ersten Mal wurden die Schiffe vertäut, und wieder warfen die schweren Seen sie mit groben Stößen zusammen. Man versuchte mit allen Mitteln, dem gefährlichen Anprall ent-

gegenzuwirken: hängte mehr Fender aus, ließ die Schiffe in langsamer Fahrt gegen die See vorauslaufen, lockerte die Trossen, zog sie wieder fest. Alles schien vergeblich.

Die Mannschaft schuftete wie verzweifelt, Korb nach Korb flog hinüber, und immer wieder krachten die Schiffe jäh aneinander. Die Gefangenen hofften – einige beteten gar darum –, daß ein besonders heftiger Stoß dem „Wolf" die Seite aufreißen möge und ihn in die Tiefe schicke. Dann war man wenigstens erlöst von der Furcht vor dem Weg durch die Blockade.

Bisher waren solche frommen Wünsche unerfüllt geblieben. Im Stillen Ozean hatten wir gehofft, daß „Wolf" auf ein Korallenriff liefe, wie es dem „Seeadler" passiert war; in der Javasee wünschten wir, daß er auf Untiefen stecken bliebe; bei Suvadiva und den Cargados, daß er auf ein Riff rennen möge; und zuletzt, vor Madagaskar, daß das Feuer im Bunker sich überhaupt nicht löschen ließe.

Trotz der geschilderten Schwierigkeiten ließ Nerger vierundzwanzig Stunden kohlen. Als die Schiffe sich endlich trennten, mußte man es ein Wunder nennen, daß beide noch schwammen. Aber sie eigneten sich jetzt eher für das nächste Trockendock als für fünftausend Meilen Fahrt durch den Atlantik. Bei „Igotz Mendi" war am Rumpf die Farbe vollständig abgescheuert, Boote und Davits waren zerschlagen, die Reling verbogen oder abgerissen, die zertrümmerte Brücke hing bedenklich nach Steuerbord.

„Wolf" aber sah noch schlimmer aus. Die Lecks vom ersten Kampf um die Kohle hatten sich erweitert, und in

breiten Güssen brach Wasser ein. Auch bei ihm war die Bordwand schwer zerkratzt, die Verbände überanstrengt; Geschütze und Torpedorohre waren unter der Kohle begraben, die man herübergeschleudert hatte.

Aber Nerger hatte seine Kohle an Bord, und zwar genug für den Versuch, wieder in die Heimat zu kommen. Um die Gefahren zu verringern, sollten die Schiffe sich jetzt getrennt ihre Wege suchen. „Igotz Mendi" zog davon. An seiner Reling, zwischen Kohlen, standen winkend die Frauen und die Kranken. Die Frauen weinten, weil sie die Männer auf dem „Wolf" für unrettbar verloren hielten.

Nerger setzte von der Stelle an, wo die beiden Schiffe sich trennten, fast genau nördlichen Kurs. In den nächsten paar Tagen ging es an Bord so lebhaft zu wie in einem Bienenstock: die Mannschaften trimmten die Kohlenhaufen in die Bunker hinab, reinigten Geschütze und Torpedos und machten überall wieder Reinschiff. Nachher trat die übliche Diensteinteilung wieder in Kraft.

Seit dem Kap Agulhas bis über den Aquator hinaus war das Wetter sehr schlecht gewesen, und nun, beim Übergang in den nördlichen Winter, wurde es noch schlechter.

„Wolf" schaffte jetzt nicht einmal ganz acht Meilen. Er passierte die Breite der Kanaren, dann der Azoren und schließlich die Breite von Gibraltar, aber weitab im Mittelatlantik. Bald darauf kreuzte er den südlichen Dampfertrack Europa–Nordamerika. Wenige Tage später dampfte er in die heulenden Stürme des Nordatlantik, wo er in den riesigen grauen Seen wie ein Uhrpendel schwankte.

So stark schwankte, daß man, an der Reling stehend, die großen Rostflecke auf der Bordwand und den Bewuchs auf dem unteren Rumpf sehen konnte; der Tang hing dort in dicken Büschen wie grüne Bänder.

Die Geschwindigkeit fiel auf knapp sieben Meilen. Die Matrosen der Freiwache, die mich jetzt häufiger im Lazarett besuchten, erzählten mir fast wie im Fieber von Kiel und Hamburg, von St. Pauli, von Bier und Frauen, Tanz und Vergnügen. Und immer wanderten, wenn sie sprachen, ihre Blicke hinaus auf Deck, und ihre Ohren horchten gespannt, ob nicht das Signal „Klar Schiff" ertönte, das Signal, das nur heißen konnte: Untergang und Tod auf dem Atlantik.

Außer den feindlichen Patrouillen drohte jetzt noch eine Gefahr: „Wolf" befand sich im deutschen B-Boot-Bereich und mußte wie jedes feindliche Schiff darauf gefaßt sein, daß ihm plötzlich ein Torpedo den Leib aufriß. In Deutschland hatte man das Schiff inzwischen doch längst verloren gegeben. Jeder U-Boot-Kommandant hätte es in diesen Gewässern ohne lange Bedenken versenkt. Seine plumpe Gestalt und die Langsamkeit machten „Wolf" zum bequemen Ziel.

Aufgefangene Funksprüche berichteten Kapitän Nerger von Schiffen, die in der Umgebung, von Torpedos getroffen, untergingen. Wir befanden uns jetzt auf der Mitte zwischen Neufundland und dem Englischen Kanal. Eine Feier für den 27. Januar, den Geburtstag des deutschen Kaisers, wurde vorbereitet. Doch es kam nicht zu der Feier, sondern fast zum Ende mit Schrecken.

Die Winterstürme im Nordatlantik sind an sich immer schwer, aber der Januar 1918 mit seinen Orkanen ist den Seeleuten jahrelang in böser Erinnerung geblieben. An Kaisers Geburtstag bekam das Schiff die Gewalt dieser Stürme voll zu spüren: es rollte und schlingerte entsetzlich, fortwährend dem Kentern nahe. Der Wind heulte unaufhörlich, Schneeregen und Schaum peitschten die Luft. Gewaltige bleigraue Wogenberge stürzten sich feindselig auf das Schiff, das bis über die Speigatten hinabgedrückt wurde und wie ein lebendes Wesen bebte. Als die Nacht anbrach, wurde es noch schlimmer. Im höllischen Konzert des Sturmes und dem wilden Brausen der See sah es oft aus, als sollte „Wolf", wenn er sich weit auf die Seite legte, nicht wieder hochkommen.

Nach Mitternacht wurde im Lazarett plötzlich das Licht angedreht. Die Ordonnanzen mußten hinaus. Im Gang standen mit ernsten Gesichtern eine Anzahl Matrosen, denen soeben befohlen war, im Maschinenraum zu helfen. Die Lecks waren noch weiter aufgesprungen, die Pumpen versagten und im Heizraum stieg das Wasser, das den Heizern schon über die Knöchel lief.

Das Schiff bekam jetzt Schlagseite. Es schien sich zuweilen, fürchterlich schwankend, gar nicht wieder aufrichten zu können. Die Wassermassen in der Bilge und den Tanks, von einer Seite zur andern flutend, hielten „Wolf" oft lange Zeit in bedrohlicher Lage nieder.

Gruppenweise wurden die Matrosen, so viele gleichzeitig arbeiten konnten, an die Pumpen und Tanks geschickt, denn nur, wenn es ihnen gelang, die durch Kohle und Schmutz

verstopften Pumpen wieder klarzumachen, war „Wolf" zu retten. Mühevoll bauten die Mannschaften, um das Wasser unten zurückzudämmen, Barrikaden und Wälle aus Säcken und Holz.

Lange konnte in dem eiskalten Wasser niemand arbeiten. Wenn die Abgelösten nach oben kamen, sahen wir, daß sie dort unten bis zum Leib im Wasser gestanden hatten. Wäre noch etwas nötig gewesen, uns den Ernst der Lage zu zeigen, so hätte dieses genügt. Wir erwarteten jeden Moment das Kentern des Schiffes. Und selbst wenn „Wolf" dem ungeheuren Seegang wirklich standhielt, mußte er verloren sein, sobald das Wasser die Kessel erreichte.

Der Sanitäter Biester, ein dicker phlegmatischer Jüngling, der noch nie geklagt hatte, solange er sein Essen bekam und im Schlaf nicht gestört wurde, hatte es sich in einem Bett bequem gemacht. „Warum soll ich aus der Koje, wenn das Schiff sowieso untergeht?" war seine einzige Frage zum Thema. Diese ruhige Auffassung verfehlte nicht ihren Eindruck auf mich. Fast alle Gefangenen, auch ich, waren im Geist schon so oft gestorben, während „Wolf" seine Minen legte, daß es jetzt eigentlich gar nicht so schlimm schien, im Sturm auf dem Atlantik zu sinken. Das klingt zwar ein bißchen verrückt, doch sind wir alten Gefangenen wirklich, nach der langen Zeit an Bord, damals im nördlichen Atlantik schon nicht mehr ganz klar im Kopf gewesen.

In den bitterkalten Bilgen arbeitete die Mannschaft abteilungsweise ununterbrochen. „Von Rechts wegen" hätte „Wolf" in jener Nacht unbedingt untergehen müssen, aber

auch am Morgen noch stampfte und wankte er mühsam weiter, immer nach Norden. Die Verbände waren zum Reißen gespannt, denn in jeder Stunde drangen über vierzig Tonnen Wasser ins Schiff. Aber: die Pumpen arbeiteten wieder und die Lecks waren dichtgemacht. Auch schwamm „Wolf" jetzt besser. Er hatte nicht mehr die gleichsam krankhafte Schlagseite, die ihn vorher fast kentern ließ. Zwar heulte der Wind auch jetzt noch sehr stark, doch nicht mehr so ununterbrochen. „Wolf" hatte das Schlimmste von diesem Sturm überstanden. Nerger muß in der furchtbaren Nacht das Schiff allein durch die Kraft seines Willens vor dem Untergang bewahrt haben, denn eine natürliche Erklärung für die Rettung aus dieser Lage gibt es nicht.

Fünf Tage später drang der lahme „Wolf" nicht nur immer noch vorwärts, sondern hatte sogar seine Geschwindigkeit wieder erhöht, bis auf sieben Meilen. Nun stand er auf der Breite von Nordirland, in einem Gebiet, wo die britischen Patrouillen aufmerksam wachten.

Der starke Schneefall, der häufig einsetzte, war jetzt von Nutzen: er schirmte „Wolf", der die ganze Nacht blind steuerte, vor den Blicken der Feinde. Auch morgens schneite es noch so dicht, daß man die bleigrauen Seen, die das Schiff hoben und senkten, von Bord aus nur ein paar Meter weit übersehen konnte. Auf Decks und Luken lag hoher Schnee. Dann hörte es für einige Zeit zu schneien auf.

Gegen Mittag, als man von den Geschützen den dicken Schnee beseitigt hatte, schlugen die Alarmglocken an.

Das Fahrzeug, das sich näherte, war aber kein Feind,

sondern wurde erkannt als einer der großen Schnelldampfer, die zwischen Skandinavien und New York verkehren. Er kam gerade von Kopenhagen. Seine neutralen Farben waren an die Bordwand gemalt. In der Takelage hingen lange Eiszapfen, vom Bug bis zum Heck war alles vereist. Der nördliche Winter hatte das Schiff in ein glitzerndes Riesengemälde verwandelt. Der gewaltige Dampfer, der da unter dem Schneegewölk durch das schwarze Gewoge furchte, erinnerte an ein Märchenbild.

Schneestürme und Böen mit Schlackerschnee schützten „Wolf" oft stundenlang vor feindlicher Beobachtung, doch manchmal war die Luft ganz klar, viel zu klar für das Schiff, das sich verborgen halten wollte. Seine Fahrtleistung war wieder gefallen; schätzungsweise auf nur fünf Meilen, denn am 6. Februar lag er noch rund dreihundert Meilen südlich von Island. Durch die hochwogende See, durch Eisböen, Schneeregen und Schneesturm ging die Fahrt Island entgegen. Die Maschinen waren so geschwächt, daß sie den lecken, zerbeulten Schiffsleib nur mühsam weiterschieben konnten.

Hier, im Süden von Island, östlich Kap Farewell, der Südspitze Grönlands, wurde „Igotz Mendi" gesichtet. Gewiß war diese Begegnung nur Zufall, denn der kluge Nerger hätte wohl kaum ausgerechnet zwischen den feindlichen Sperren ein Zusammentreffen vereinbart. Die Kapitäne hatten vermutlich ihre Kurse nach der Dänemarkstraße rein zufällig so gelegt, daß sie sich in jenem Gebiet schnitten[47].

Nerger bummelte dort nicht lange in der Gesellschaft des Spaniers herum, doch lange genug, um ein Boot, das

von „Igotz Mendi" herüberkam, mit warmer Kleidung und wollenen Sachen für das andere Schiff beladen zu lassen.

Auf beiden Schiffen waren Takelung und Aufbauten dick vereist, der Schnee auf „Wolf" hatte sich an einem Tage zur festen Eismasse verhärtet. Von der Bootsbesatzung hörten wir, daß die Gefangenen auf „Igotz Mendi", etwa zwanzig Personen, sich über den Kesseln einnisteten, um einigermaßen warm zu bleiben. Da die Leute zum Teil ihr ganzes Leben in den Tropen zugebracht hatten, litten sie sehr unter der Kälte.

Nerger trennte sich von „Igotz Mendi" – dies war das letzte Zusammentreffen – und dampfte in die Dänemarkstraße, zwischen Grönland und Island, in eine Durchfahrt, die gewöhnlich von Eis versperrt ist. Ihren nördlichen Teil überschneidet der Polarkreis, und zu dieser Jahreszeit macht das Packeis die Straße meist unpassierbar.

Die Aussicht, dort offenes Fahrwasser zu finden, war sehr klein. Wenn es Nerger erst gelungen war, sein Schiff nördlich um Island herumzubringen, konnte er in den höheren Breiten die norwegische Küste ansteuern, und zwar mit viel weniger Gefahr als etwa auf dem südlichen Track durch die Nordsee.

An dem Abend, als „Igotz Mendi" achteraus zurückblieb, ließ sich schon erkennen, wie gering die Hoffnung sein mußte, mit „Wolf" diese Straße zu passieren. Schon krachten Eisschollen gegen Bug und Bordwand, und das Treibeis wurde von Stunde zu Stunde dichter und dicker.

Infolge der Begegnung mit „Igotz Mendi" änderte sich

unsere Lage, so daß wir den letzten Teil der Fahrt von einem anderen „Gesichtspunkt" aus erleben mußten.

Leutnant Rose, der den Kohlendampfer führte, hatte am 24. Januar seinem Kommandanten gemeldet, daß er zwei amerikanische Schiffe gesichtet habe. Da er eins von diesen für einen Hilfskreuzer gehalten hatte, ließ er „Igotz Mendi" für den Fall, daß der Fremde ihm Halt gebot, zur Versenkung vorbereiten. Diesen Maßnahmen hatte sich Susaeta, der Zweite Offizier des Spaniers, widersetzt. Er war ins Kartenhaus gestürmt, hatte die dort bereitgestellten Zeitbomben ergriffen und sie in die See geschleudert. Dieser aufreizende Widerstand gegen einen Prisenoffizier mit Kommandogewalt war natürlich sehr gewagt, doch wurde Susaeta nicht erschossen, sondern nur in Arrest gesetzt.

„Igotz Mendi" wurde nicht angehalten, aber die Sache hatte andere Folgen. Kapitän Nerger änderte seine Haltung gegenüber den Neutralen. War auch auf „Wolf" ein solcher Vorfall nicht so leicht möglich, so wollte er doch gleich allem vorbeugen. Er ließ daher am nächsten Morgen sämtliche nicht zur Besatzung gehörigen Leute in das hintere Zwischendeck zu den anderen Gefangenen schaffen.

Die neutralen Seeleute im Vorschiff nahmen diesen Befehl fast wie ein Todesurteil auf. Von ihrer bisherigen Unterkunft aus hätten sie, wenn ein Feind den „Wolf" überraschte – und das mußte ja geschehen, noch bevor er die Küste Norwegens erreichte –, notfalls über Bord springen können. Es war diesen Herren auch unbehaglich, nun wieder bei den Kameraden wohnen zu müssen, die sie früher im Stich gelassen hatten, als sie ihr Amerikanertum ab-

leugneten und sich dem Kommando des „Wolf" für die Arbeit an Prisenschiffen zur Verfügung stellten. Ich selbst war seit zwei Monaten nicht achtern gewesen, regte mich aber über den Befehl nicht weiter auf, weil mir schon gleichgültig war, was jetzt noch passieren konnte. Ich freute mich nur, wieder zu den alten Kameraden zu kommen.

Als ich, von einem Posten geleitet, längs Deck ging, sah ich überall Eis. An allem Tauwerk und jeder Spiere, an der Reling und an der Kante der Schanz hingen Eiszapfen. Die Geschütze waren mit Eis überzogen. „Wolf" drückte seinen Bug zwischen treibenden Schollen durch tintenschwarzes Wasser. An Backbord dehnte sich das Packeis weithin nach der Küste von Grönland und vor uns nach dem Nordpol zu, wie eine große gefrorene Ebene, auf der einzelne Höcker glitzerten. Von Norden kündigte sich schon wieder ein neuer Schneesturm an.

Aus den Luftschächten des Gefangenenraumes schlug uns, als wir vorübergingen, der Geruch verwesenden Fleisches entgegen. Von den Skorbutkranken. Dann befand ich mich wieder im „vertrauten" Quartier, wo es mörderlich stank. Saßen doch jetzt über vierhundert Gefangene dort unten. Der Geruch der Skorbutkranken mischte sich mit der Wärme der Heizung und all den menschlichen Ausdünstungen zu einem widerlichen Brodem. Man gewöhnte sich aber an diesen Duft und mußte es auch, da es unmöglich gewesen wäre, bei dem scharfen Wind, der vom Eisfeld daherblies, länger als ein paar Minuten an Deck zu bleiben.

Die neuen Gefangenen von den französischen und norwegischen Seglern hier herauszufinden, war ganz einfach:

sie allein von den hunderten sahen noch gesund aus und hatten noch anständiges Zeug am Leibe, während die „alten" sich gegen die Kälte mit den tollsten Kleidungsstücken zu schützen suchten: mit mottenzerfressenen Uniformen, allen möglichen einzelnen Stücken von diesem oder jenem Schiff, mit bunten Mützen, die sie sich aus Badematten oder Handtüchern von der „Hitachu Maru" gefertigt hatten. Sie sahen aus wie arktische Räuber.

Aber auch in anderer Hinsicht hatten sie sich sehr verändert. Die meisten waren erschreckend mager. Dennoch murrten sie nicht etwa in dumpfer Verzweiflung, sondern zeigten im Gegenteil fieberhafte Fröhlichkeit, die nicht einmal erkünstelt war. Es war ihnen eben einfach „wurscht", was die Zukunft noch brachte. Nur die Neuen schienen sich über die Lage noch Sorge zu machen.

Wir älteren Gefangenen faßten alles, was geschah, nur noch als Witz auf. Als mir einer zurief, daß der und der gestorben sei, brach die ganze Gesellschaft in Lachen aus. Am selben Tage beging Tominaga, der Kommandant der „Hitachu Maru", Selbstmord, indem er zwischen die Eisschollen sprang. Darüber wollte man sich bei uns vor Lachen ausschütten. Halb verrückt waren wir wohl beinahe alle, doch einige schon regelrecht irre. Ein großer Neger saß, leise vor sich hinwimmernd, neben der Treppe und hielt den Seesack mit seiner Habe, um den er einen Rettungsring gelegt hatte, fest umklammert. Ein englischer Sergeant spielte plötzlich den Frommen und rief uns fortwährend Bibelverse ins Gesicht. Ein Dritter machte aus Bindfadenresten ein komisches Flechtwerk, das er unbedingt noch vor

Untergang des Schiffes fertig haben wollte. Von diesen und anderen schon halb Irren nahm keiner Notiz. Unser Hauptgesprächsstoff war ein Konzert, das am Abend stattfinden sollte.

Die verschiedenen Gruppen Gefangener durften sich jetzt in den Laderäumen nach Belieben bewegen, da man vor einigen Wochen die Wand, die die Lager trennte, entfernt hatte, weil im Falle des Unterganges dieses Schott auch nur wenig ausgemacht hätte, die Gefangenen aber sowieso dort unten verloren gewesen wären.

Sergeant Webb hatte einen Teil des Zwischendecks als Lazarett abgeteilt. Dort lagen auf Matratzen unsere vielen Skorbutkranken. Wässerig aufgedunsen, ohne Zähne, ohne Haare, doch zum Glück im Zustand der Teilnahmslosigkeit, den diese Krankheit mit sich bringt. Wenn man Webb sah, erschrak man unwillkürlich: der große Mensch bestand nur noch aus Knochen, seine Augen saßen tief im Kopf wie verbrannte Kohlen, und die Malaria schüttelte ihn. In einen alten Hausmantel gehüllt, mit einer Mütze aus einem Handtuch, pflegte er unermüdlich die Kranken. Wie er das noch konnte und wie lange er schon so durchhielt, weiß ich nicht. Ich weiß nur, daß Webb in den nächsten zehn Tagen anscheinend überhaupt nicht schlief; man mochte aufwachen, wann man wollte, immer sah man ihn bei den Kranken. Er hat bestimmt nicht wenige vor dem Tode gerettet.

Den Passagieren von den gekaperten Schiffen ging es in der Gefangenschaft immer schlechter, je mehr wir uns Deutschland näherten. Die von der „Matunga" hatte der

Kommandant anfänglich am besten behandelt; sie bekamen Kammern auf dem Mitteldeck und wurden später auch sofort auf „Hitachi Maru" überführt, bis dieser Dampfer versenkt werden mußte. Auf „Igotz Mendi" allerdings war für sie dann kein Platz gewesen. Sie verstanden es aber auch nachher noch, sich Vorteile in der Behandlung zu sichern, bis Nerger die Geschichte von dem spanischen Offizier und den Bomben erfuhr. Da war es mit seiner Rücksicht vorbei.

In Deutschland wurde ihre Lage noch schlechter. Dort wurden, wie wir selbst erlebten, die Angehörigen der Handelsmarine als Gefangene genau so behandelt wie die Kriegsmarine, d. h. weder Offiziere noch Unteroffiziere wurden zur Arbeit gezwungen. Auch Schiffszimmerer, Bootsmänner und entsprechende Grade hatten unter dieser Regelung ein ganz erträgliches Leben, abgesehen von dem großen Hunger. Die Passagiere dagegen konnten als Nichtkriegsteilnehmer keine Sonderbehandlung verlangen. Da in Deutschland niemand Zeit hatte, sich mit Zivilisten zu beschäftigen, wurden sie zu Handlangerdiensten in den Lagern herangezogen.

Nach dem Kriege hatte einer von diesen Passagieren sein Leben als wohlhabender Geschäftsmann in Australien wieder aufgenommen. Er verabscheute Deutschland und alles Deutsche. Jahrelang hielt er bei Einweihungen von Kriegerdenkmälern und ähnlichen Anlässen große Reden, in denen stets vorkam, daß der Friede mit Deutschland ein „Vernichtungsfrieden" hätte sein müssen. Warum er auf Deutschland so wütend war, verriet er nicht, weil ihm die

Wahrheit für andere Ohren zu „gräßlich" erschien. Man hatte ihn in Deutschland nämlich gezwungen, einen kleinen Wagen zu ziehen und sich sein Brot als – Würstchenverkäufer zu verdienen!

Nergers Versuch, Island nördlich zu umschiffen, mißlang. Die ganze Nacht zog das Schiff an der Packeiskante entlang durch die Straße, ununterbrochen hörten wir das Treibeis an den Bordwänden mahlen und krachen und spürten die jähen Kursänderungen, wenn „Wolf" den großen Schollen auswich.

Die Tage waren noch sehr kurz, doch in den wenigen hellen Stunden, die dieser Nacht folgten, drang das Schiff ins arktische Eisgebiet vor, geriet wiederholt auf Wasserwege, die vor dickem Eis endeten, so daß es wieder umkehren mußte, um in anderen Fahrrinnen zu versuchen, ob ein Weg nach Norden offen war.

Kapitän Nerger hatte sein Schiff in der langen Zeit wahrlich schon auf harte Proben gestellt, doch „Wolf" durch das arktische Eis zu treiben, das sich hoch um ihn türmte, konnte auch ihm nicht gelingen. Er war gezwungen, umzukehren, rundete Island schließlich im Süden und legte Kurs quer durch die Nordsee, auf die norwegische Küste zu, mitten durch die britische Blockade.

Sechs bis sieben Tage brauchte das Schiff zu diesem gefahrvollen Weg, also schafften die Maschinen nicht mehr als etwa sechs Meilen die Stunde. Und jeden Augenblick an diesen Tagen konnte das plötzliche Ende da sein. „Wolf" passierte die Stelle, wo „Leopard", der letzte Hilfskreuzer,

der Deutschland verließ, von den britischen Wachtschiffen „Dundee" und „Achilles" ein Jahr vorher versenkt worden war.

Schien es an sich schon ganz undenkbar, daß „Wolf" die Bewachung durchbrechen könne, so bildete diese keineswegs die einzige Gefahr für ihn. Jederzeit konnte auch ein deutscher Torpedo ihm den Leib aufreißen, da er keine besonderen Kennzeichen trug und in der Heimat als verschollen galt. Im übrigen besaß der Kommandant weder von den britischen noch von den deutschen Minenfeldern neuere Karten, mußte also die Minensperren einfach als nicht vorhanden betrachten und unbeirrt vorwärts dampfen.

In der Frühe des 14. Februar wurde die Küste Norwegens erreicht. Wie „Wolf" bis dorthin gelangen konnte, blieb uns ein Rätsel. Waren auch die Tage noch kurz, schien es doch unerklärlich, daß in den paar Stunden der Helligkeit kein britisches Kriegsschiff den „Wolf" bemerkte. Die einzige Erklärung ist, daß die häufigen schweren Böen und Schneestürme, wie von der Vorsehung gesandt, das Schiff stets zur richtigen Zeit der Beobachtung entzogen. Vielleicht hatte doch die Haifischflosse, die noch immer am Bug hing, ihren Anteil an dem glückhaften Durchbruch? Der alte Martin von der „Dee" schwor darauf.

Bei uns im Quartier war man während der Fahrt durch die Nordsee ziemlich munter gewesen. Wir hatten sogar in einer Ecke ein (freilich nicht mehr ganz neues) Klavier angebunden, das von der „Matunga" stammte und nun bei uns Gefangenen noch seinen Dienst tat. Obwohl bei Untergängen von Schiffen oft die wunderlichsten Dinge

geborgen werden, ist ein Klavier gewiß noch nicht oft dabeigewesen.

Noble, einer der Kameraden, spielte gut, mit Vorliebe Chopin, Schubert und andere Klassiker. Diese Musik im Zwischendeck eines „Wolf", an den Grenzen des Eismeers, in den Klauen des Skorbuts, hörte sich ganz sonderbar an. Abends gab es Konzerte, bei denen auch die leichtere Muse zu Worte kam: zur Ziehharmonikabegleitung wurden allerlei Schlager gesungen, auch manchmal getanzt.

Die Nächte in der Nordsee, d. h. die Nachtstunden, in denen wir mit der Unterhaltung wirklich aufhören mußten, waren am schlimmsten. Die Hängematten, in mehreren Reihen, hingen jetzt so dicht zusammen, daß sie sich nicht nur seitlich berührten, sondern auch der Länge nach aneinandergeknotet werden mußten. Nirgends hätte der Vergleich „wie die Ölsardinen in der Büchse" wohl besser gepaßt.

Das einzige Licht im Laderaum leuchtete im Lazarett, wo Webb seine Patienten betreute. Fortwährend hörte man nichts anderes als Schnarchen, Husten und das Entlüften der kranken Leiber, das Stampfen der Maschinen und die Stöße des Schiffs gegen Treibeis. Und bei jedem dieser Stöße mußte man an Minen denken.

Bei uns wich die bange Spannung am Morgen jenes Vierzehnten, als wir feststellten, daß das Schiff vor der norwegischen Küste lief. Freudige Erregung ergriff uns. Solange „Wolf" dort bleiben konnte, war er außer Gefahr! Falls an der Küste nicht auch Minen lagen.

Wir Gefangenen durften einstweilen das Zwischendeck

nicht verlassen. Aufgeregt, schwatzend wie Papageien starrten wir aufwärts durch das halb offene Luk und versuchten, den Kurs zu erraten.

In der Nacht zum 15. umrundete „Wolf" die Naze, im Süden von Norwegen. Noch etwa vierundzwanzig Stunden, – dann mußte er in Sicherheit sein! Aber dieses letzte Stück Weges war sehr schwierig. Durchs Skagerrak ging es, wo überall Vorpostenschiffe suchten. Zwischen britischen und deutschen Minen muß „Wolf" dort hindurchgedampft sein. Dann steuerte er dem Kattegatt zu.

In jener Nacht schlief an Bord wohl kaum einer. Kein gefangener Feind, kein Neutraler oder Deutscher. Sonntag Morgen, am 17. Februar, verrieten uns Hurrarufe an Deck, daß „Wolf" in die Ostsee einlief. Er war gerettet...

Ein deutsches Kriegsschiff hielt ihn an, als er aus dem Kattegatt kam. Anfangs wollte niemand glauben, daß dieses Schiff, das die Signale erwiderte, der „Wolf" sein könne.

Vierhundert Gefangene strömten wie erlöst an dem Sonntagvormittag über die Treppe zur Schanz hinauf. Vor ihren erstaunten Augen breiteten sich in der Ferne zur Rechten die dänischen Dörfer, Windmühlen auf grünem Land, und nicht weit von „Wolf" dampften zwei deutsche Kreuzer, um ihn heimzugeleiten bis zum Hafen.

Damals wurde viel Unsinn geredet, daß Admiral Sir Dudley de Chair, der Führer des 10. Kreuzergeschwaders, für die mangelhafte Wirkung seiner Blockade im Gebiet vor Norwegen zur Rechenschaft gezogen werden sollte. Ich glaube, dieser Admiral hatte, als der „Wolf" durchbrach,

gar nicht mehr das Kommando dort. Und selbst wenn es seine Schuld gewesen wäre, daß „Wolf" durchbrach, – dann soll Sir Dudley hochleben!

Die Gefangenen, die über die sichere Heimkehr des „Wolf" zu klagen begannen, meinten es damit gewiß nicht ernst. Besser ein lebender Kriegsgefangener in Deutschland als ein toter Seemann in einem versunkenen Schiff auf dem Grunde der Nordsee. Entschieden besser.

„Wolf" steuerte nicht direkt nach Kiel, sondern erhielt Anweisung, vor Flensburg zu ankern und weitere Befehle abzuwarten. Erstens sollte währenddes „Igotz Mendi" Zeit zum Durchbruch gewinnen, und zweitens wollte man in Kiel zum Empfang des heimgekehrten „Wolf" Vorbereitungen treffen[48]. Doch „Igotz Mendi", der bei Island und in der Nordsee dieselben Schwierigkeiten durchmachte, lief im dichten Nebel an der Nordspitze von Jütland auf; am 24. Februar, als „Wolf" gerade in Kiel eintraf.

Leutnant Rose gab sich alle erdenkliche Mühe, sein Schiff abzuschleppen, ehe die dänischen Behörden aufmerksam wurden; doch gelang ihm das nicht ganz. Er setzte seine Gefangenen hinter Schloß und Riegel, fuhr in Zivil in einem Boot an Land, wo er sich als Kapitän eines deutschen, von Bergen nach Kiel fahrenden Dampfers mit zwanzig Passagieren ausgab und um einen Schlepper bat.

Der Schlepper kam, aber die mißtrauischen Dänen schickten gleichzeitig einen Kreuzer. Der dänische Prisenoffizier entdeckte alsbald die eingesperrten „Passagiere", die gleich lärmend Protest erhoben, und stellte fest, daß das Schiff außer seiner Stammbesatzung von vierzig Spaniern noch

vierzig Mann von der deutschen Marine an Bord hatte. Trotz aller Einwände wurden Rose und seine Leute unter Bewachung in ein Lager gebracht, die Gefangenen zu ihren Landeskonsuln.

„Igotz Mendi" konnte nicht wieder flott gemacht werden, sondern ging verloren. Das Schiff fand sein Grab beim Leuchtturm von Skaw[49].

„Wolf" lag eine volle Woche vor Flensburg zu Anker, während in Kiel für seinen Empfang mancherlei vorbereitet wurde. Das sollte eine andere Sache werden als seine heimliche Ausreise vor fünfzehn Monaten. Kriegsschiffe, die an der Skagerrakschlacht teilgenommen hatten, kamen von Wilhelmshaven durch den Kaiser-Wilhelm-Kanal, um ihn zu empfangen[50]. Ebenfalls die berühmte „Möwe". Die Rückkehr des „Wolf" sollte gleichzeitig eine große Flottenschau werden.

„Wolf" sollte nicht verrostet und schäbig, wie er vor Flensburg anlangte, in seinen Endhafen einlaufen. Er wurde gemalt, geputzt und geschrubbt, das Seeflugzeug „Wölfchen" wurde wieder an Deck gebracht, zusammengesetzt und neu hergerichtet. Auffällig stand es auf Ladeluk 3.

Eiserne Kreuze kamen an – für die ganze Besatzung. Kapitän Meadows wollte auch eins haben! Er erklärte dem Wachoffizier, daß er nach einem Jahr der Gefangenschaft dieses Kreuz doch wohl ehrlich verdiene.

Die Kreuze wurden ausgeteilt, bald darauf aber wieder eingesammelt, weil sie später feierlich überreicht werden sollten. Der Kaiser sandte ein Grußtelegramm. Für die

Die Besatzung des „Wolf", an der Spitze Fregattenkapitän Nerger, marschiert durch das Brandenburger Tor

©Ullstein-Bilderdienst

Skorbutkranken war wichtiger, daß Rhabarber und frisches Gemüse an Bord geschafft wurden. Der Schiffsarzt, der seinen Beruf verstand, hatte dafür gesorgt. Durch Verabreichung großer Gemüsemengen an die Kranken machte er der Herrschaft des Skorbuts schnell ein Ende.

Der Arzt war einer der feinsten Kerle auf dem „Wolf", und das will schon etwas heißen. Er hatte die Gabe, durch die richtige Auswahl seiner Helfer die besten Erfolge zu erzielen. In Wulff, seinem Lazarettgehilfen, fand er einen tüchtigen Mitarbeiter, und mit klugem Blick hatte er Webb die Behandlung der Skorbutkranken anvertraut.

Außer den Eisernen Kreuzen und dem Rhabarber wurde vor Flensburg kaum etwas an Bord gebracht. In Deutschland waren die Lebensmittel so knapp, daß nicht nur nichts geholt werden konnte, sondern sogar Leute kamen, die uns um die Krebskonserven baten, die wir nach wochenlangem Genuß verabscheuten.

Wie mußten wir lachen, als sich unsere Besucher wie Habichte auf die paar Stück Seife stürzten, die „Wolf" besaß. Bald wußten wir, daß Seife im Krieg ein seltener Luxus geworden war und daß ein Gefangener sich mit einem Stück die größten Vorteile verschaffen konnte. Mit dem Zahlmeister von der „Matunga" verlebte ich einmal in Brandenburg einen sehr vergnügten Abend, weil wir zufällig zwei Stück Seife und ein Päckchen Kakao, aus einem Paket vom Roten Kreuz, bei uns hatten.

Endlich kam der große Tag, an dem der heimgekehrte „Wolf" in Kiel einlaufen sollte: Sonntag, der 24. Februar 1918. Die ganze Besatzung trug neue Uniformen,

und zum erstenmal Mützenbänder mit der Aufschrift „S. M. S. Wolf". Auch eine Eigentümlichkeit dieser Kreuzfahrt: daß Bänder mit dem Namen des berühmten Schiffes unterwegs nicht getragen werden durften, sondern erst, als alles durchgeführt war.

Als das Schiff an jenem Morgen seinen Ankerplatz verließ und, von den Kreuzern begleitet, Kiel entgegensteuerte, lag die Küste hinter dickem Dunst. Am Heck des Kaperschiffs wehte eine riesige Kriegsflagge. Ein langer weißer Heimatwimpel, an dem eine goldene Kugel hing, flatterte vom Großmast weit nach achtern.

Kiel, an einer langen geschützten Bucht der Ostsee, ist eine hübsche Stadt. Von den Höhen um die Bucht grüßten uns viele Landhäuser. Doch der Stadt selbst schenkten wir wenig Aufmerksamkeit.

„Wolf" dampfte aus dem Dunst der äußeren Bucht in den Hafen, wo ihn mehrere Flugzeuge begrüßten und ihn weiter geleiteten. Vor ihm lag ein großer Teil der deutschen Flotte. Eine lange doppelte Reihe von Schlachtschiffen, kleinen Kreuzern, Zerstörern und Unterseebooten füllte die Bucht. An Bord standen die Besatzungen in Paradestellung. Als „Wolf" langsam zwischen ihnen herankam, ertönte Musik auf allen Schiffen, und auf jedem Schiff, an dem er vorbeifuhr, rief die Besatzung begeistert Hurra.

Am Strand harrten tausende von Menschen, und weitere tausende schaukelten im Hafen auf Barkassen und Booten. Wachtboote hatten alle Mühe, die vielen Fahrzeuge jeder Art hinter den Kriegsschiffen zu halten, damit der Weg für „Wolf" frei blieb. Langsam rückte das Kaperschiff näher.

Auf einem Ehrenplatz, neben dem gewaltigen Flaggschiff „Bayern", der kaiserlichen Jacht „Hohenzollern" und der schwarzen schlanken „Möwe", warf der „Wolf" Anker. Nach einer Kriegsfahrt von 64 000 Meilen, die dem dreimaligen Erdumfang entspricht, hatte Nerger sein Schiff wieder heimgebracht.

Sobald „Wolf" verankert war, brachen die Hunderte kleiner Boote durch die Absperrung. Lauter Jubel umbrauste die Heimgekehrten. Zahlreiche hohe Würdenträger erschienen an Bord, um den Kommandanten zu begrüßen. Fürstlichkeiten trafen ein.

Uns Gefangenen auf dem Achterdeck konnte man wohl kaum verdenken, daß wir die frohe Stimmung der Menge nicht teilten. Ungeahnte Schwierigkeiten und Strapazen in einem feindlichen Lande standen uns noch bevor, und unsere Zukunft sah düster aus.

Ich warf einige Stunden später, als eine Barkasse mich quer durch den Hafen zum Marinelazarett in Kiel-Wiek brachte, meinen letzten Blick auf den „Wolf". Da wurde mir ganz plötzlich bewußt, wie sehr ich das schlichte schwarze Schiff schätzte und bewunderte. Mir war fast, als gehörte ich zur Besatzung und sei nicht nur Gefangener gewesen. Das klingt gewiß sentimental, doch dieses Gefühl der Zuneigung wurde noch so stark in mir, daß ich später, als das Schiff mit dem Namen „Antinous", unter französischer Flagge, im Stillen Ozean wieder erschien, es nicht wiedersehen mochte. Ich wollte „Wolf" lieber im Gedächtnis behalten, wie er damals in Kiel, würdig und von Ruhm umstrahlt, vor Anker lag, als alle Welt von seinen kühnen

Taten sprach und die schönsten Schiffe der deutschen Flotte ihm zu Ehren gekommen waren.

Kapitän Nerger hatte an dem Tage, da er sein Schiff von einer Fahrt heimbrachte, die in der Seefahrtsgeschichte einzig dasteht, den Höhepunkt seiner Laufbahn erreicht. Er bekam den Orden pour le mérite.

Karl August Nerger ist einer der größten Seemänner aller Zeiten, einer von Deutschlands tapfersten Söhnen, der Held einer großen Saga vom Meer, die niemals vergessen werden wird.

Ende

Die Presse brachte am Morgen des 24. Februar 1918 – dem Tag des Einlaufens von S. M. S. „Wolf" in Kiel – folgende Bekanntmachung des Chefs des Admiralstabes:

S. M. S. Hilfskreuzer „Wolf" ist nach fünfzehnmonatiger Kreuzfahrt durch den Atlantik, Indischen Ozean und Stillen Ozean dank der hervorragenden Führung seines Kommandanten, Fregattenkapitän Nerger, und der glänzenden Leistung seiner Besatzung glücklich und erfolgekrönt in die Heimat zurückgekehrt. Das Schiff hat den Seeverkehr zu unseren Feinden durch Vernichtung von Schiffsraum und Ladung in schwerster Weise geschädigt. Mehr als 400 Angehörige von Besatzungen versenkter Schiffe, darunter die verschiedensten Nationalitäten, im besonderen auch zahlreiche farbige und weiße englische Militärpersonen, sind durch S. M. S. „Wolf" nach Deutschland mitgeführt.

Außer mehreren von bewaffneten Dampfern erbeuteten Geschützen hat S. M. S. „Wolf" große Mengen von wertvollen Rohstoffen, wie Gummi, Kupfer, Messing, Zink, Kakaobohnen, Kopra usw., im Werte von vielen Millionen Mark mitgebracht.

Nähere Angaben werden noch veröffentlicht.

Der im Februar 1917 von S. M. S. „Wolf" aufgebrachte und als zweiter Hilfskreuzer ausgerüstete englische Dampfer „Turritella", der den Namen „Iltis" erhielt, hat unter Führung des Ersten Offiziers S. M. S. „Wolf", Kapitänleutnant Brandes, erfolgreich im Golf von Aden operiert, bis er durch englische Streitkräfte gestellt und von der eigenen Besatzung versenkt wurde, die sich in Stärke von 27 Köpfen in englischer Gefangenschaft befindet.

Diese unter den schwierigsten Verhältnissen ohne jeden Stützpunkt und ohne Verbindung mit der Heimat durchgeführte Kreuzfahrt S. M. S. „Wolf" stellt eine einzigartige Leistung dar.

Der Chef
des Admiralstabes
der Marine

S. M. S. „Wolf"

und die von ihm versenkten oder durch Minen vernichteten Schiffe

[Angaben des Verfassers]

„Wachtfels": Einschraubendampfer, 5809 BRT., Geschwindigkeit 11 Knoten. Gebaut in Flensburg 1913. Länge 419 Fuß, Breite (über Mitteldeck) 56 Fuß, Tiefgang etwa 30 Fuß. Achterschiff Länge etwa 60 Fuß, Vorschiff etwa 54 Fuß. Zwei Maste, ein Schornstein. Reeder: Hansalinie in Bremen.

S. M. S. „Wolf", ehemals „Wachtfels": Als Hilfskreuzer in Dienst gestellt 1916. Kommandant: Korvettenkapitän Karl August Nerger. Besatzung: etwa 400 Mann. Bewaffnung: sieben 15-cm-Geschütze, vier Torpedorohre, und zahlreiche leichtere Waffen. Ein Seeflugzeug, „Wölfchen", Nr. 841, zweisitziger Doppeldecker, 150 PS. Nahm 458 Minen mit. Der französischen Regierung ausgeliefert 1919.

„Antinous", ehemals „Wolf": Passagierdampfer, 1920 bis 1931, hauptsächlich im Dienst zwischen Marseille und Noumea (Neukaledonien) via Panamakanal. Reederei: Messagerie Maritimes, französisch. Zum Abwracken nach Italien verkauft: 1931.

Der Verfasser hat die vom „Wolf" nach seinen eigenen Feststellungen genommenen und auf Minen von „Wolf" verlorengegangenen Schiffe mit einer Tonnagezahl von 129 964 Tonnen aufgeführt. Wir lassen diese Schiffsliste folgen — obwohl wir nicht nachprüfen können, aus welcher Quelle der Verfasser seine Angaben geschöpft hat —, weil sie über die aufgeführten vernichteten Schiffe manche wissenswerte Einzelheit bringt.

Wir bemerken, daß das amtliche Deutsche Seekriegswerk eine vom „Wolf" vernichtete Tonnage von 146 966 Tonnen aufführt, weil diese Zahl nach dem Kriege von den Engländern selbst zugegeben worden ist. Der deutsche Admiralstab hatte am 24. Februar 1918, bei Rückkehr des „Wolf", auf Grund des damals ihm vorliegenden amtlichen Materials, 218 000 Tonnen als von „Wolf" vernichtet angegeben. Eine Liste, die der Kommandant des „Wolf" bei der Rückkehr vorlegte, bezifferte rund 300 000 Tonnen als wahrscheinlich.

Gekaperte Schiffe

„Turritella" (ehemals „Gutenfels", später S. M. S. „Iltis"): Einschraubendampfer, 5528 BRT. Frühere Reeder: Hansalinie in Bremen. Beschlagnahmt in Alexandria (Ägypten) 1914. Unter britische Flagge gestellt und zum Öltanker umgebaut. Gekapert am 27. Februar 1917 im Indischen Ozean auf 70° nördlicher Breite und 63° östlicher Länge, zwischen Colombo und Aden, mit einer vollen Ladung Heizöl von Ostindien zum Mittelmeer. Kommando: Kapitän Meadows. Als Hilfsminenleger ausgerüstet, umgetauft in „Iltis". Kommando: Kapitänleutnant Brandes. 28 Minen an Bord. Aufgegeben und von der Besatzung versenkt, als von H. M. S. „Odin" angehalten, am 5. März 1917, auf 12,3° nördlicher Breite und 43,48° östlicher Länge, auf der Höhe von Aden.

„Jumna": Britischer Einschraubendampfer, 4152 BRT. Gebaut in Sunderland 1902. Länge 360, Breite 47, Tiefgang etwa 18 Fuß. Unterwegs von Spanien nach Kalkutta mit Salzladung. Kommando: Kapitän William Wickham. Besatzung: 30. Gekapert im Indischen Ozean, 1. März 1917, auf 8,9° Nord und 62° Ost. Versenkt am 4. März 1917. Reederei: Mercantile S. S. Co. Ltd., London.

„Wordsworth": Britischer Einschraubendampfer, 3509 BRT. Gebaut in West Hartlepool 1915. Länge etwa 343 Fuß, Breite 49,

Tiefgang etwa 23 Fuß. Von Bassein und Rangoon mit 7000 Tonnen Reis nach London. Kommando: Kapitän John Shields. Besatzung: 30. Gekapert 11. März 1917, 700 Meilen östlich der Seychellen, Indischer Ozean, auf 4,3° südlicher Breite und 67° östlicher Länge. Versenkt am 18. März 1917. Reederei: Shakespeare Shipping Co., Glover Bros., London.

„Dee": Eiserne Dreimastbark, 1115 BRT. Gebaut bei Russell in Glasgow 1885. Länge 215 Fuß, Breite 35 Fuß, Tiefgang 21 Fuß. Von Port Louis, Mauritius, in Ballast nach Bunbury, Westaustralien. Kommando: Kapitän John Rugg. Gekapert und versenkt 400 Meilen westlich Kap Leeuwin, Westaustralien. Reederei: Ivanoff Desvaux de Margin, Port Louis.

„Wairuna": Britischer Einschraubendampfer, in Neuseeland registriert, 3947 BRT. Gebaut in Newcastle on Tyne 1904. Mit einer vollen Ladung Stückgut (Flachs, Häute, Wolle usw.) und 14 Säcken Post von Auckland nach San Franzisco. Kommando: Kapitän H. Saunders. Besatzung: 41. Gekapert am 2. Juni 1917 bei der Sonntagsinsel, Kermadec-Gruppe, Südpazifik. Bei der Insel versenkt am 17. Juni. Reederei: Union S. S. Co. of New Zealand, Ltd.

„Winslow": Amerikanischer Viermastschoner, 567 BRT. Gebaut in Port Blakeley 1899. Länge etwa 171 Fuß, Breite 37½ Fuß, Tiefgang 12½ Fuß, Ausreise von Sydney nach Apia (Samoa) am 20. Mai mit 320 Tonnen Kohle, Stückgut und Benzin. Kommando: Kapitän R. Trudgett. Besatzung: 15. Gekapert bei der Sonntagsinsel, Kermadec-Gruppe, am 16. Juni 1917. Brennend verlassen bei dieser Insel am 22. Juni. Reederei: George E. Bellings, San Franzisco.

„Beluga": Hölzerne amerikanische Dreimastbark, 508 BRT. Gebaut 1882. Von der Westküste Nordamerikas nach Sydney, Australien, mit Benzin in Kanistern. Kommando: Kapitän Cameron. Besatzung: 15. Gekapert am 9. Juli 1917, zwischen Fidschi-Gruppe und Neukaledonien, auf 26,4° südlicher Breite und 166,7° östlicher Länge. Dort brennend verlassen am 10. Juli. Reederei: Pacific Whaling Co., San Franzisco.

„Encore": Hölzerner amerikanischer Viermastschoner, 573 BRT. Gebaut 1897. Länge etwa 182 Fuß, Breite 36 Fuß, Tiefgang 14 Fuß. Vom Columbia River am 25. Mai nach Sydney mit 900 000

Kubikfuß Bauholz. Kommando: Kapitän Ohlsen. Besatzung: 13. Gekapert und brennend zurückgelassen westsüdwestlich der Fidschi-Gruppe, am 15. Juli 1917, auf 21° südlicher Breite und 169° östlicher Länge. Reederei: Simpson Lumber Co., San Franzisco.

„Matunga": Britischer Einschraubendampfer, in Australien registriert, 1618 BRT. Gebaut 1900. Verließ Sydney am 27. Juli 1917, bestimmt nach Rabaul (Neuguinea) über Brisbane, mit Stückgut, Post und Passagieren, darunter 20 australischen Soldaten. Kommando: Kapitän A. Donaldson. Besatzung: 45. Fällig in Rabaul am 7. August. Gekapert zwischen Bougainville und der Küste von Neuguinea. Versenkt 15 Meilen von der Insel Waigeoe, Holländisch-Neuguinea, am 26. August 1917. Reederei: Burns Philp Ltd., Sydney.

„Hitachi Maru": Japanischer Doppelschraubendampfer, 6557 BRT. Gebaut in Japan 1906. Länge 449½ Fuß, Breite 50 Fuß, Tiefgang 25½ Fuß. Auf der Reise von Yokohama nach London, über Hongkong, Singapore, Colombo, Lourenco Marques, Durban und Kapstadt. Kommando: Kapitän Tominaga. Passagiere, Post und Stückgut. Gekapert bei den Malediven am 26. September 1917. Verlust: etwa 30 Tote. Versenkt 15 Meilen von der Kokosinsel in der Gruppe Cargados Carajos, Indischer Ozean, am 7. November 1917. Reederei: Nippon Yusen Kaisha, Tokio.

„Igotz Mendi": Spanischer Einschraubendampfer, 4648 Tonnen. Gebaut in Bilbao 1916. Länge 385 Fuß, Breite 50 Fuß, Tiefgang 25½ Fuß. Besatzung: etwa 40. Von Lourenco Marques nach Colombo mit 6500 Tonnen Kohle. Gekapert am 10. November 1917, auf 21° südlicher Breite und 53,3° östlicher Länge, zwischen Madagaskar und Mauritius. Gestrandet und total verloren am 24. Februar 1918 beim Leuchtturm von Skaw, Dänemark. Reederei: Cia. Nav. Sotay, Spanien.

„John H. Kirby": Amerikanische Dreimastbark, 1286 BRT. (ehemals britisch, als „Avenger"). Von amerikanischen Häfen nach Port Elizabeth und Durban, mit 270 Automobilen. Kommando: Kapitän A. Blom. Besatzung: 20. Gekapert und versenkt am 30. November 1917 im Indischen Ozean, ungefähr auf der Höhe des Kaps der Guten Hoffnung.

„Maréchal Davout": Stählerne französische Bark, 2192 BRT. Von Australien nach Europa über Dakar, mit einer vollen Ladung Weizen. Kommando: Kapitän Louis Bret. Ausgerüstet mit Funkstation, zwei Unterseeboot-Abwehrgeschützen. An Bord auch 6 französische Kanoniere. Gekapert und versenkt am 15. Dezember 1917 im Südatlantik. Reederei: Société Générale d'Armement, Nantes.

„Storo Brore": Stählerne norwegische Viermastbark, 2050 BRT. Früher britisch, als „Afon Alaw". Von Beira, Portugiesisch-Ostafrika, in Ballast nach Montevideo. Gekapert und versenkt am 4. Januar 1918 im Südatlantik. Reederei. Aktics. Excelsior Company, Norwegen.

Die Verluste durch Minen

Vor Kapstadt und Kap Agulhas:

„Matheran", 7654 BRT., am 26. Januar 1917
„Tyndareus"*, 11 000 BRT., am 6. Februar 1917
„Cilicia", 3750 BRT., am 12. Februar 1917
„City of Athens", 5604 BRT., am 10. August 1917
„Bhamo"*, 5344 BRT., am 26. August 1917

Vor Colombo:

„Worcestershire", 7174 BRT., am 17. Februar 1917 (2 Tote)
„Perseus", 6728 BRT., am 21. Februar 1917 (3 Tote)

Vor Bombay:

„Croxteth Hall", 5872 BRT., am 6. Juni 1917 (9 Tote)
„City of Exeter"*, 9373 BRT., am 11. Juni 1917
„Mongolia", 9505 BRT., am 24. Juni 1917

In der Tasmansee:

„Cumberland", 9000 BRT., am 6. Juli 1917
„Port Kemble", 5000 BRT., am 18. Sept. 1917
„Wimmera", 3500 BRT., Juli 1918 (etwa 30 Tote)
„Undola".

Die Liste enthält alle verfügbaren Namen, ist aber wahrscheinlich unvollständig.

Die mit * bezeichneten Schiffe konnten trotz der Beschädigungen einen Hafen erreichen.

Anmerkungen

des Kommandanten von S.M.S. „Wolf", Korvettenkapitän Nerger, zum Inhalt des Buches

1) Nicht zu verwundern bei der zahlenmäßigen Überlegenheit der englischen Flotte gerade an leichten Streitkräften, deren Bau bewußt zum Handelsschutz und zum Schutze der Kolonien vor dem Weltkriege sehr gesteigert wurde.

2) „Greif" und „Leopard" sind die beiden, die aus der vom Verfasser genannten dritten Gruppe im Kampf verlorengingen. Außer den genannten fünf: „Möwe", „Greif", „Wolf", „Seeadler" und „Leopard", sind tatsächlich keine weiteren Hilfskreuzer mehr ausgerüstet worden.

3) Dieser Besuch des Kaisers hat nicht stattgefunden.

4) Die Besatzung betrug 352 Mann.

5) Über die Aufgaben und Ziele des Schiffes erfuhr die Besatzung Allgemeines erst im Nord-Atlantik und Einzelheiten erst unmittelbar vor Beginn jeder Unternehmung.

6) Erster Offizier des Schiffes war Kapitänleutnant Iwan Brandes, aus der aktiven Marine. Kapitänleutnant d. R. Schmehl war Navigationsoffizier. Er wurde, als ältester von den übrigen Offizieren, stellvertretender Erster Offizier, nachdem Kapitänleutnant Brandes zum Kommandanten des Hilfskreuzers „Iltis" (des von „Wolf" gekaperten Dampfers „Turritella") ernannt worden war.

7) Unter Führung des Ersten Offiziers S. M. S. „Wolf", Kapitänleutnant Iwan Brandes.

8) In der Erinnerung an mein Kommando als Leutnnat auf dem Kanonenboot „Iltis", mit dem ich an der Beschießung der Taku-Forts teilnahm (1900).

9) Ganz so sicher bin ich nicht, daß dieser Funkspruch einen solchen Erfolg gehabt haben würde, denn ohne Zweifel hätten auch wir ihn aufgefangen und entziffert und unser Verhalten entsprechend eingerichtet, wie es in anderen Fällen geschah.

10) Es wurden 2 Mann getötet und 35 verwundet. Von diesen starben noch zwei.

11) Der Rückzug der Familie Bell von der Insel erfolgte vermutlich infolge des Auftretens des deutschen Kreuzergeschwaders unter Graf Spee, das im August 1914 in dieser Gegend erschien. Er muß sehr plötzlich vor sich gegangen sein, denn im Hause Bell standen noch Reste des letzten Mahles auf dem Tisch. Der an der Wand hängende Kalender war bis zum 17. August abgerissen.

12) In den Kühlräumen des „Wolf" lag noch eine ganze Menge Frischfleisch aus der Heimat, mit dem wir sehr sparsam umgehen mußten. Der Frischproviant der „Wairuna", als wertvolle Ergänzung, gestattete etwas reichlichere Ausgabe von frischem Fleisch.

13) Von der Ladung der „Wairuna" wurde nicht wenig übergenommen. Der ganze Laderaum 1 des „Wolf" wurde damit gefüllt.

14) Die Ankertaue der deutschen Minen hielten jahrelang und brachen selten. Wenn sich die deutsche Mine von der Verankerung löste, war sie unschädlich, im Gegensatz zur englischen; denn die deutsche Mine erfüllte die Vorschrift des Haager Abkommens: daß von der Verankerung gelöste Minen unschädlich sein sollten. Sie hatte entsprechende Einrichtungen. Wenn der Verfasser im späteren Text von Schäden spricht, die abgetriebene deutsche Minen verursacht haben, läßt dies sich nur darauf zurückführen, daß die Menschen, die mit der Mine hantierten, in Unkenntnis ihrer Einrichtung groben Unfug damit machten.

15) Das Hantieren mit den Minen vor dem Werfen war ganz ungefährlich. Auch eine Beschädigung der Bleikappen (oben Hörner genannt) hätte sie nicht zur Explosion gebracht, solange sie nicht auf dem Grunde des Meeres verankert waren.

16) Hier irrt der Verfasser. Ich hatte schon lange den Plan, mit den letzten Minen den großen Flottenstützpunkt und Handelsumschlagsplatz Singapur vom Osten her zu sperren. Hierzu aber mußte erst der Kohlenvorrat vergrößert und das Schiff instandgesetzt werden. Die ganzen Operationen im Stillen Ozean dienten diesem Ziel. Ein Plan, Minen vor Neuguinea zu werfen, wäre geradezu lächerlich gewesen.

17) Der Raum im Zwischendeck, der zu dieser Zeit den Gefangenen zur Verfügung stand, wird ungefähr 200 qm Fläche gehabt haben, ist also vom Verfasser wohl zu klein angegeben.

18) Die Kabinen wurden nicht aus Drahtzaun und Segeltuch hergestellt, sondern ganz massiv, mit den Ausrüstungsgegenständen, die aus der „Matunga" ausgebaut wurden. Sie lagen auch nicht auf dem Bootsdeck, sondern unter dem Bootsdeck.

19) Das Schiff war nicht Passagierschiff, sondern ein reiner Frachtdampfer. Der Eindruck eines Passagierschiffs, den es auf den Verfasser gemacht hat, ist nur dadurch hervorgerufen, daß das Bootsdeck vor Beginn der Unternehmung zum Aufstellen einer größeren Anzahl von Booten und zur Veränderung der charakteristischen Formen der „Hansa"-Dampfer bis zur Brücke verlängert worden war, ohne daß es im Innern mit Kabinen ausgebaut wurde. Der Einbau von Kabinen erfolgte erst im Offak-Hafen mit Mitteln aus „Matunga".

20) Es war nur ein Scheinwerfer vorhanden, und zwar versenkbar, auf einer Bühne, so daß er bei Tage nicht zu sehen war. Tragbare Scheinwerfer waren auf „Wolf" nicht vorhanden.

21) Den Rückweg nahm „Wolf" zwar wieder durch die Javasee, aber nicht durch die Karimatastraße, in der ich den Kreuzer noch auf Vorposten vermutete, den ich auf der Hinfahrt passiert hatte, ohne bemerkt zu werden. Die Fahrt ging diesmal mitten durch die zahlreichen Riffe, die zwischen der Karimatainsel und der Küste von Borneo liegen; eine äußerst schwierige Navigierung, die nur bei dem herrschenden Mondschein möglich war. Dieses Fahrwasser hat ein großes Schiff sicher noch niemals benutzt.

22) Kapitän Meadows erhielt für das Überbordsetzen der Flaschenpost nicht nur eine Verwarnung; er wurde von mir so lange in die

Arrestzelle eingesperrt, bis wir das freie Wasser im Indischen Ozean erreicht hatten, und es wurde ihm für den Wiederholungsfall kriegsgerichtliche Verfolgung angedroht. „Wolf" hat noch einmal kehrtgemacht, um zu versuchen, die über Bord gesetzte Flasche wieder zu fischen, sie wurde aber nicht gefunden. Wenn sie tatsächlich erst am 9. Dezember an der Küste von Celebes aufgefunden wurde, dann hat sie keinen wesentlichen Nachteil mehr gebracht, zumal Meadows' Angaben über die Minensperre bei Singapur nicht sehr genau gewesen sein können, da er für die Lage der Sperre keinerlei Anhaltspunkte geben konnte. Sie hatte auch vorher schon in mindestens zwei Fällen gewirkt und dadurch ihre Lage mehr verraten, als es Meadows' Flaschenpost konnte.

23) Nicht durch die Lombokstraße, sondern durch die Alasstraße, also noch etwas östlicher, ging der „Wolf".

24) Der erste Verlust auf den Sperren vor Bombay trat bereits innerhalb der ersten 24 Stunden nach dem Werfen der Minen ein, genau wie vor Colombo; denn der Hafenkommandant gab schon am zweiten Tage morgens der Schiffahrt bekannt, daß der Hafen von Bombay geschlossen sei und die Schiffe auf einer Position warten sollten, die außerhalb der „Wolf"-Sperren lag. Diese Tatsache veranlaßte mich, weitere Minenunternehmungen an der Westküste Indiens, die noch beabsichtigt waren, jetzt aufzugeben, weil sie keinen Erfolg mehr versprechen konnten.

25) Nicht in drei, sondern in fünf Gebieten, und zwar Kapstadt, Agulhas, Badge-Bank, Colombo und Bombay, waren bis dahin Minen geworfen.

26) „Turritella" besaß als englisches Schiff keine Funkeinrichtung, wurde aber vom „Wolf" mit einer Funkstation, die wir mitgenommen hatten, ausgerüstet. Auch ein Funker wurde an Bord gegeben, so daß auch von diesem Schiff der ganze Funkverkehr während seiner Unternehmung abgehört werden konnte.

27) Mit dem Fehlen dieses Glückes hat es seine eigene Bewandtnis. „Iltis" hätte sein Unternehmen, so wie es ursprünglich von mir geplant war, durchführen können, wenn auf seiten der Engländer alles in Ordnung gewesen wäre. Doch das war es nicht.

Erstens war ein Bunker auf dem „Iltis", der mit Kohlen gefüllt sein sollte, leer, so daß Kapitänleutnant Brandes einen an-

deren Platz zum Werfen seiner Minen wählen mußte als von mir angeordnet war. Zweitens hatten die Schiffe im Arabischen Meer, jedenfalls der erwähnte „Odin", nicht die Berichtigung der Liste der Hilfsschiffe bekommen, so daß der Name „Turritella" darin fehlte. Da dieser Name auch im Lloyd-Register nicht verzeichnet stand, weil er ja eigentlich der deutsche Dampfer „Gutenfels" war, den die Engländer nur umgetauft hatten, glaubte der Kommandant des „Odin" den richtigen Angaben des Kapitänleutnants Brandes über die Eigenschaft und den Weg der „Turritella" nicht und nahm die bereits aufgegebene Verfolgung des Schiffes unter Alarmierung aller übrigen Streitkräfte im Arabischen Meer wieder auf.

28) Diese Angaben stimmen nicht ganz mit den Tatsachen überein. Die chinesische Besatzung des „Iltis" hatte weit mehr verraten, denn: abgesehen von der Nachricht, daß der Hafen von Aden wegen Minengefahr geschlossen sei, wurde auch eine Warnung vor dem deutschen „Raider", der mit einem Flugzeug zusammenarbeitete, an die Schiffahrt im Indischen Ozean gegeben. Wie später festgestellt worden ist, hat die Admiralität 55 englische, japanische und französische Kriegsschiffe in Marsch gesetzt und erhebliche Verschiebungen von Kriegsschiffen von Ostasien und dem Mittelmeer in den Indischen Ozean vorgenommen, um des schwer bewaffneten „Wolf" habhaft zu werden. Der Befehlshaber im Indischen Ozean hat ferner den leichten Seestreitkräften dort den Befehl gegeben, eine Berührung mit dem feindlichen Hilfskreuzer zu vermeiden, weil er vermutlich ihnen an Kampfkraft überlegen sei.

29) Wenn nach den amtlichen Zahlen 29 Minen von den Engländern vernichtet worden sind, so haben sie Schwieriges geleistet, denn nur 25 Minen betrug dieses Feld.

30) Nicht durch Irrtum löste sich der Schuß, sondern infolge eines Vorgangs, der zunächst unerklärlich schien, aber sehr bald aufgeklärt wurde. Ein kleines Metallstück, das vermutlich beim Schmieden auf einer Feldschmiede abgeflogen war, klebte an der Verschlußplatte des Geschützverschlusses und war, wie man an Spuren auf der Verschlußplatte und der Patronenhülse feststellen konnte, beim Einschieben des Verschlusses in das Rohr so weit mit vorgeschoben, daß es gerade vor das Zündhütchen der Patrone gelangte und beim letzten Anziehen der Verschlußschraube in das Zündhütchen so hineingepreßt

wurde, daß dieses sich entzündete und der Schuß fiel. Der vom Verfasser erwähnte Brand beruht auf einem Irrtum in der Beobachtung; nicht das Schiff brannte, sondern das Ölgefäß des von einem Splitter getroffenen, hinter dem Geschütz liegenden Torpedos hatte sich entzündet und brannte mit hoher Stichflamme ab. Für die Minen bestand gar keine Gefahr. Angaben über die Toten und Verletzten sind schon weiter vorn richtiggestellt.

31) Siehe Anmerkung 28.

32) Diese Geschichte mit dem Foto ist wohl ein kleiner Scherz des Verfassers.

33) Das U-Boot, das mit „Wolf" zusammen die deutschen Gewässer verließ, war nur dazu bestimmt, ihn bei dem Durchbruch durch die Blockadelinien gegebenenfalls zu unterstützen, sollte ihn aber nicht etwa in den Atlantik oder gar bis in den Indischen Ozean begleiten. Das schwere Wetter in der Nordsee trennte die beiden Fahrzeuge etwa 24 bis 48 Stunden früher als beabsichtigt war. Die daran geknüpften Betrachtungen des Verfassers sind also eigentlich überflüssig. Ein solcher Plan hätte sich dort auch kaum verwirklichen lassen, es sei denn, daß Wolf noch mit allen Mitteln zur laufenden Instandsetzung dieses U-Bootes ausgestattet worden wäre, einschließlich der Möglichkeit, das U-Boot zu docken. Das war freilich kaum durchführbar, doch zeigen die Gedanken des Verfassers, was man letzten Endes auf Grund der Erfahrung des Krieges den Deutschen alles zutraute.

34) Gemeint sind die Frischwassererzeuger.

35) Es ist schon möglich, daß bei der Abgabe der Breitseite etwas Rost und Staub aus den Fugen abgefallen ist; aber daß das Schiff für solche Beanspruchung nicht gebaut war, ist ein bißchen viel gesagt. Die Beobachtung, daß es unter dem Stoß zurückschnellte, ist gewiß nur auf die Schreckwirkung bei dem Beobachter zurückzuführen.

36) Läßt hier der Verfasser nicht seiner Phantasie ein wenig Spielraum?

37) Das lag doch einfach daran, daß niemand die abermalige Anwesenheit des deutschen Hilfskreuzers im Indischen Ozean vermutete. Die englische Admiralität hatte ja schon vor längerer Zeit im Parlament die Vernichtung dieses Schiffes im Atlantik auf eine Anfrage hin ausgesprochen.

38) Den polierten Reis erhielten nur die Japaner, und zwar auf ihr ausdrückliches Verlangen, bis schließlich die Beri-beri-Erkrankungen den Schiffsarzt veranlaßten, den polierten Reis auch ihnen unter heftigem Protest zwangsweise zu entziehen. Beri-beri kam daher auch nur bei den Japanern vor.

39) Auf der „Hitachi Maru" war bereits vorher ein Typhusfall vorgekommen, wie wir später erfuhren; zunächst hatte man uns diese Tatsache verschwiegen. Der Typhus breitete sich aber auf dem „Wolf" nicht aus.

40) Sie sind nicht über Bord geworfen, sondern ordnungsmäßig behandelt und gepflegt worden.

41) „Igotz-Mendi" hatte nicht das Pech, ganz zufällig in Lourenco Marques eine Ladung Kohlen nach Colombo zu finden, sondern die Engländer hatten ihn dazu gezwungen, sonst hätte er für die Rückfracht nicht die Jute bekommen. So setzte England den Transport von Konterbande auf neutralen Schiffen durch.

42) Nicht Klassen- oder Standesbewußtsein, sondern das Gefühl für Rassenunterschiede und die Beachtung der Rangstellung aus disziplinaren Gründen veranlaßten mich, so weit möglich, zur Absonderung bestimmter Personen.

43) Hier vermischt der Verfasser zwei Begebenheiten, die nichts miteinander zu tun hatten. Das Vorkommnis mit der einzigen Frau veranlaßte keine Rauferei. Es spielte sich ganz still ab, doch mit der Wirkung, daß diese einzige Frau sofort auf das Begleitschiff abgeschoben wurde.

44) Die Skorbuterscheinungen machten sich ungefähr beim Wiedereintritt in den Atlantik bemerkbar und nahmen ständig zu. Einige Krankheitsfälle waren später sehr ernst, aber gestorben ist niemand daran auf dem „Wolf". Auch die schwersten Fälle wurden später im Lazarett in Kiel geheilt. Obgleich die Gefangenen kürzere Zeit in See waren als die Besatzung des „Wolf", kamen unter dieser nur zwei ganz leichte Fälle gegen Schluß der Reise vor. Das lag nicht daran, daß – wie der Verfasser angibt – das vorhandene Frischfleisch an die eigene Besatzung gegeben wurde und die Gefan-

genen nur Konserven bekamen. Die eigene Besatzung des „Wolf" und die Gefangenen wurden aus einem Kessel verpflegt. Die Gefangenen erhielten also genau dasselbe Essen wie die Besatzung des „Wolf". Als die Zahl der Skorbuterkrankungen bei den Gefangenen zunahm und schwerere Fälle auftraten, habe ich im Gegenteil der noch nicht befallenen eigenen Besatzung das Frischfleisch entzogen und es den Gefangenen, vornehmlich den erkrankten, verabfolgen lassen. Zu dieser Zeit aber waren die Vorräte fast erschöpft.

Daß die Gefangenen früher als die Besatzung des „Wolf" von Skorbut befallen wurden, ist mit der auf Segelschiffen auf weiten Reisen oft gesammelten Erfahrung zu erklären, daß an Bord der Mensch, der schwere körperliche Arbeit zu leisten hat (und das hatte die Besatzung des „Wolf" in sehr hohem Maße), nicht so leicht vom Skorbut befallen wurde wie einer, der sich nur wenig körperlich betätigt. Auf Segelschiffen wurden meist der Koch, der Steward und der Kapitän am schwersten betroffen.

45) Das Vorgehen des „Wolf" war kein glatter Bruch des internationalen Seerechts, sondern war nach diesem durchaus gerechtfertigt. Der Übergang des „Store-Brore" von der englischen zur norwegischen Flagge war ein reiner Scheinübergang, um das Schiff unter neutraler Flagge im Kriege ungehindert fahren zu lassen. Der Übergang war erst nach Kriegsausbruch erfolgt. Die norwegische Firma war nur eine Filiale der englischen Firma, die ihn vorher besessen hatte. Schiffe, die auf diese Weise zur neutralen Flagge übergingen, galten nach dem internationalen Seerecht als feindliche.

46) Bei der Kokosinsel (Cargados Carajos) wurde außer den Bunkern auch der größte Laderaum mit Kohlen aus „Igotz Mendi" gefüllt. Die Ladung der „Hitachi Maru", in den übrigen Laderäumen untergebracht, war für die deutsche Wirtschaft und Kriegsführung so wertvoll, daß ich von vornherein nur diesen größten Laderaum mir noch für den Kohlenvorrat reserviert hatte. Höhere Gesichtspunkte veranlaßten mich also, die Unbequemlichkeiten der Übernahme von Kohlen auf offener See in Kauf zu nehmen. Daß der in Aussicht genommene Bekohlungsplatz bei der brasilianischen Insel Trinidad nicht in Betracht kam, konnte ich allerdings nicht ahnen. Wenn Bekohlung dort möglich gewesen wäre, hätten wir nur diese vorgenommen und dort dann gleich den ganzen Vorrat wieder aufgefüllt. Solche Zwangslagen, die im Kriege immerhin eintreten können, sind – darin hat der Verfasser recht – ärgerlich, können aber einen Seemann nicht erschüttern. Er muß sich dann eben zu helfen wissen, auch wenn es bei der Bekohlung zwischen den beiden Schiffen hart auf hart geht wie in diesen beiden Fällen im Süd- und Mittelatlantik. Die Sorgen meiner Offiziere über ungünstige Folgen des Aneinanderliegens der Schiffe zerstreute ich mit der kurzen Antwort, daß nach meiner Ansicht die Verletzungen nicht so stark sein würden, daß beide Schiffe zugleich sinken könnten. Würde „Wolf" schwer verletzt, so wäre, im ungünstigsten Fall, das Schicksal seiner Besatzung auf „Igotz Mendi" ebenso die Internierung geworden wie auf „Wolf" sowieso, wenn es nicht gelang, die Bekohlung durchzuführen.

47) Die Begegnung mit „Igotz Mendi" an dieser Stelle war kein Zufall, sondern die Schiffe trafen sich auf einem vorher festgelegten Treffpunkt.

48) „Wolf" erhielt keinen Befehl, vor Flensburg zu ankern. Er ankerte vor der Insel Arö unmittelbar nach dem Eintritt in die deutschen Gewässer. Ich bat in einem Brief an den Admiralstab darum, hier liegen bleiben zu dürfen, bis die „Igotz Mendi" in Sicherheit sei. Das wurde mir für eine Woche gestattet. Dann liefen wir ein.

49) „Igotz Mendi" wurde, nachdem die Prisenbesatzung von den Dänen heruntergenommen und interniert worden war, abgeschleppt, nach Kopenhagen gebracht und nach Verhandlungen mit der deutschen Regierung mit meinem Einverständnis dem neutralen Spanien zurückgegeben. Sie fand also nicht ihr Grab bei dem Leuchtturm von Skaw.

50) Die Anwesenheit eines großen Teiles der deutschen Hochseeflotte in Kiel beim Einlaufen des „Wolf" war rein zufällig. Die dort liegenden Verbände waren gerade zu Übungen in die Ostsee gekommen.

Inhalt

1. Die deutschen Auslandskreuzer und Kaperschiffe 11

2. Die letzte Reise der „Wairuna" 30

Die Kaperung bei den Kermadec-Inseln. Erste Eindrücke in der Gefangenschaft.

3. Was bei der Sonntagsinsel geschah 43

„Wolf" aus der Nähe gesehen – Ausplünderung und Versenkung der „Wairuna" – Zwei Gefangene verschwinden – Kaperung und Versenkung des Schoners „Winslow" – Beginn der Fahrt durch die Tasmansee.

4. Ein Minenleger bei der Arbeit 54

Das Minenfeld am Nordkap von Neuseeland – Im Gefangenenlager – Vorbereitungen zum Minenwerfen – Wie eine Mine aussieht – Verluste durch Minen – Das Legen der Minen.

5. In der Tasmansee 66

Vor Neuseelands Küsten – Minen in der Cookstraße – Quer durch die Tasmansee – Die Minen vor Gabo.

6. Minen vor Australiens Küsten 78

Fort von der Küste – Untergang der „Cumberland" – Was Australien dazu sagte – Treibende Minen – Wie „Wimmera" zugrunde ging.

7. Auf der Jagd vor Suva 89

Ausbruch aus der Tasmansee – Die Jagd nach Kohle – Kaperung der „Beluga" – Eine gefährliche Überraschung – „Beluga" durch Granaten versenkt – Das Seeflugzeug „Wölfchen".

8. Das Leben in der Gefangenschaft 101

Die Kohlenjagd geht weiter – Im Gefangenenlager – Der Schiffer von „Dee" – Kapitän Trudgett und seine Leute – Die Behandlung der Neutralen – Lausejagd.

9. Der fliegende Holländer der Neuzeit 113

Noch keine Kohle? – Das Flugzeug macht Bruch – Der Schoner „Encore" – Ziellose Kreuzfahrt – Ein düsteres Ende? – Zwei Dampfer an einem Tage gesunken – Bei den Neuen Hebriden und Salomoninseln – Ein wichtiger Funkspruch wird aufgefangen – Ein festes Ziel.

10. Dampfer „Matunga" wird gekapert 126

„Matunga" bricht von Sydney auf – Ist das Schiff verschwunden? – Was man über „Matunga" dachte – Ihr wirkliches Schicksal – Die Kaperung – Die Passagiere und Neuguinea – „Matunga" muß folgen.

11. In Holländisch-Neuguinea 143

Neun Monate in See – Mit dem Beuteschiff bei der Insel Waigeoe – Die „Matunga" wird leer gemacht – Maßnahmen gegen Ausreißer – Nächtlicher Alarm – Torpedoschießen – Die Offakbucht – „Matunga" verschwindet.

12. Minenfelder vor Singapore 163

Zone höchster Gefahren – Blick über den „Wolf" – Durch die Javasee – In der Karimatastraße – Einem Kriegsschiff entgangen – Vor Singapore – Die Minen fallen – Rückkehr aus der Javasee.

13. Wieder im Indischen Ozean 186

Wird „Wolf" interniert? – Eine Totenbestattung – Etwas über die Mannschaft – Auf alten Spuren – Frühere Taten in diesem Gebiet – Minensperre vor Colombo – Der Schnelldampfer „Worcestershire" – Untergang der „Mongolia" – „Turritella" wird aufgebracht – S. M. S. „Iltis" – Die Minen vor Aden – „Iltis" sinkt – Die Lage in Aden – Der Dampfer „Jumna" – Ein Schuß löst sich – Dampfer „Wordsworth" – Segelschiff „Dee".

14. Bei den Malediven – „Hitachi Maru" 214

„Wölfchen" entdeckt neue Beute – Beschießung der „Hitachi Maru" – Wie verhielt sich die Sache? – Die Toten – Wertvolle Ladung – Nergers neuer Plan – Im Atoll von Suvadiva – Gefangene werden umgebootet – Erfolglose Schiffsjagd – Krankheiten – Südlich der Cargadosriffe – Das Ende der „Hitachi Maru".

15. Vor Madagaskar 242

Elf Monate in See – Es steht schlecht um „Wolf" – Immer neue Gefangene – Brand im Bunker – Der Kohlendampfer „Igotz Mendi" – „Wölfchens" letzter Flug – Wieder vor den Cargados – Die Bedeutung des Seeflugzeugs – Feindliche Kreuzer auf der Lauer? – Leutnant Rose und sein neues Kommando – Dem Südkap entgegen – Eine Frau bringt „Wolf" zum Halten – Der Skorbut tritt auf – Der irre Heizer.

16. Ums Südkap dem Atlantik entgegen 259

Ein Jahr unterwegs – Die Versenkung der „John H. Kirby" – Um das Kap der Guten Hoffnung – Die Minen vor Kapstadt und Kap Agulhas – Gestrandete Minen – Die Geißel Skorbut – Wieder im südlichen Atlantik – „Maréchal Davout" – Mit „Igotz Mendi" vor Trinidad – In die Falle gelaufen? – „Wolf" schwer beschädigt.

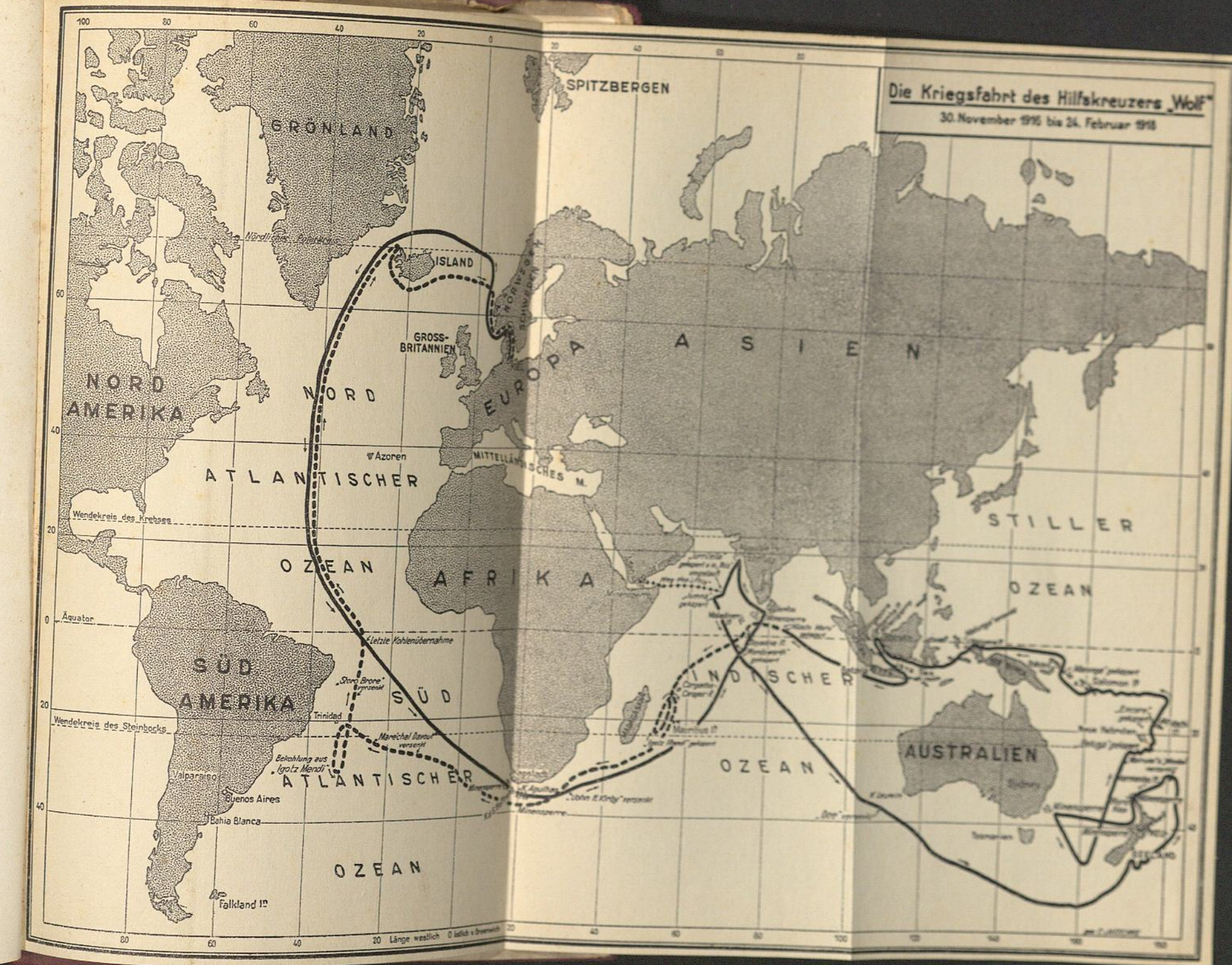
17. Durch die Blockade in die Heimat 280

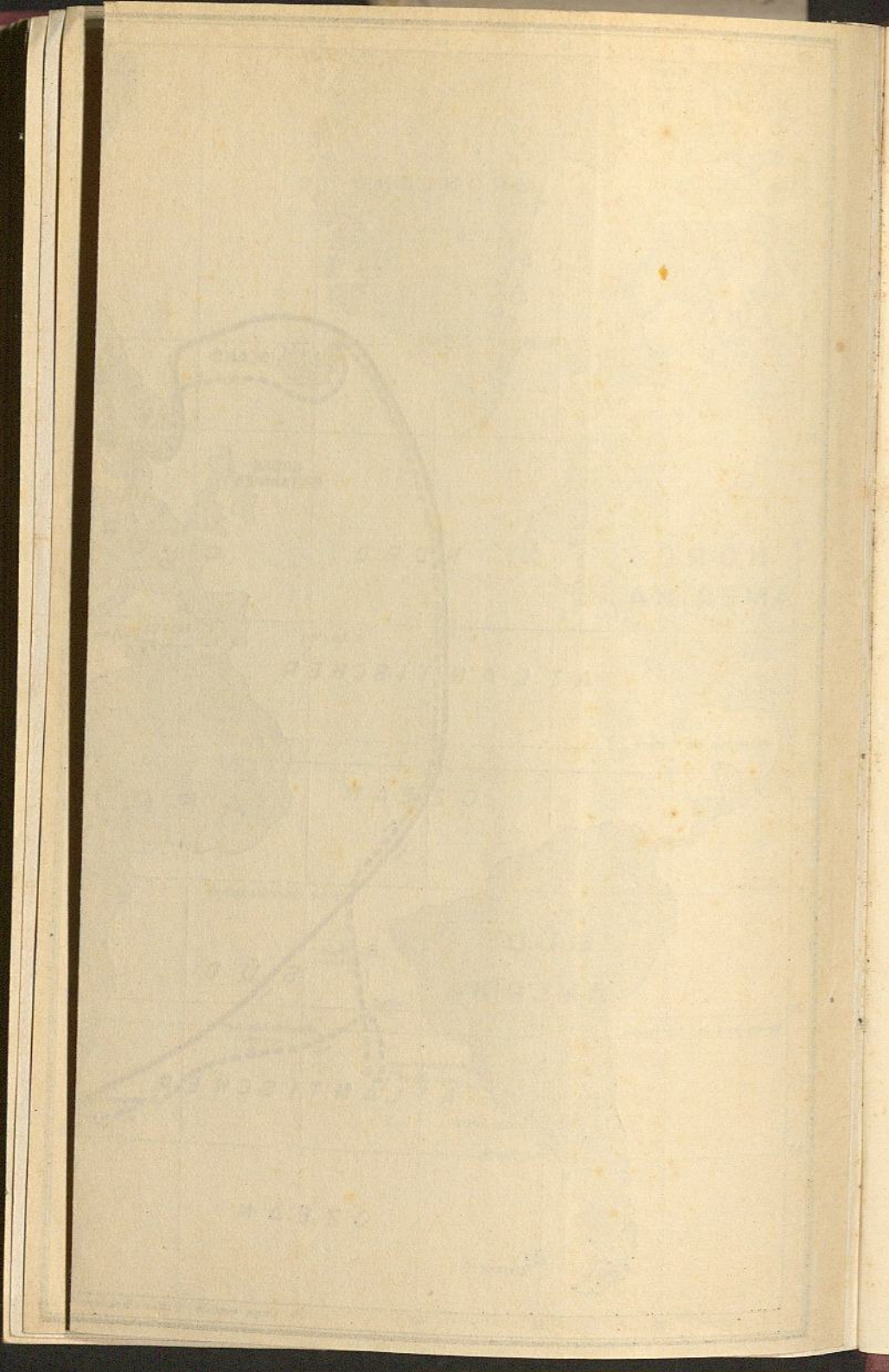
Dreizehn Monate ohne Hafen – Kann „Wolf" durch die Blockade stoßen? – Der letzte Fang: „Storo Brore" – Letzte Kohlenübernahme – Hält „Wolf" noch aus? – Atlantische Stürme – „Wolf" kentert beinahe – Vierzehn Monate unterwegs – Die Fahrt nach Norden – Vor der Küste von Grönland – Zwischen Eisfeldern – Durch die Nordsee – Fünfzehn Monate ohne Hafen – Die Heimkehr nach Kiel.

Bekanntmachung des Chefs des Admiralstabes vom 24. Februar 1918 309

Liste der vernichteten Schiffe 310

Anmerkungen 315


Die Kriegsfahrt des Hilfskreuzers „Wolf"
30. November 1916 bis 24. Februar 1918
SPITZBERGEN
GRÖNLAND
Nördlicher Polarkreis
ISLAND
NORWEGEN
SCHWEDEN
GROSS-BRITANNIEN
EUROPA
ASIEN
NORD AMERIKA
NORD
ATLANTISCHER
OZEAN
Azoren
MITTELLÄNDISCHES M.
Wendekreis des Krebses
AFRIKA
STILLER
OZEAN
Äquator
Letzte Kohlenübernahme
SÜD AMERIKA
„Storo Brore" versenkt
SÜD
Trinidad
Wendekreis des Steinbocks
Maréchal Davout versenkt
Bekohlung aus „Igotz Mendi"
ATLANTISCHER
Valparaiso
Buenos Aires
Bahia Blanca
OZEAN
Falkland Is.
INDISCHER
OZEAN
AUSTRALIEN
Minensperre
Länge westlich



Bücher von G. G. Freiherr von Forstner, Korvettenkapitän a. D.

U-Boot ahoi!

Deutsche U-Boote in Kriegs- und Friedenszeiten

Mit historischen Bildern. 128 Seiten. RM 2.–

Krieg in der Ostsee

Heldentaten unserer Kriegs- und Handelsmarine

Mit historischen Bildern. 128 Seiten. RM 2.–

U-Boots-Kommandanten und Kriegsverbrecher

Unbekanntes von unseren U-Booten

Mit 17 Bildern. 289 Seiten. Ganzleinen RM 3.90

November-Spuk

Erlebnisse von 1918–1920

238 Seiten. In Ganzleinen gebunden RM 4.80

Der Seemann lacht

Lustiges aus Häfen und Meeren

Geschmackvoller Taschenband

Mit Zeichnungen von Gerhard Brinkmann. 160 Seiten. RM 2.40

U-Boot vor dem Feind

Erlebnisse aus dem Weltkrieg

Mehrfarbiger Pappband. Illustriert. RM –.95

GUSTAV WEISE VERLAG BERLIN